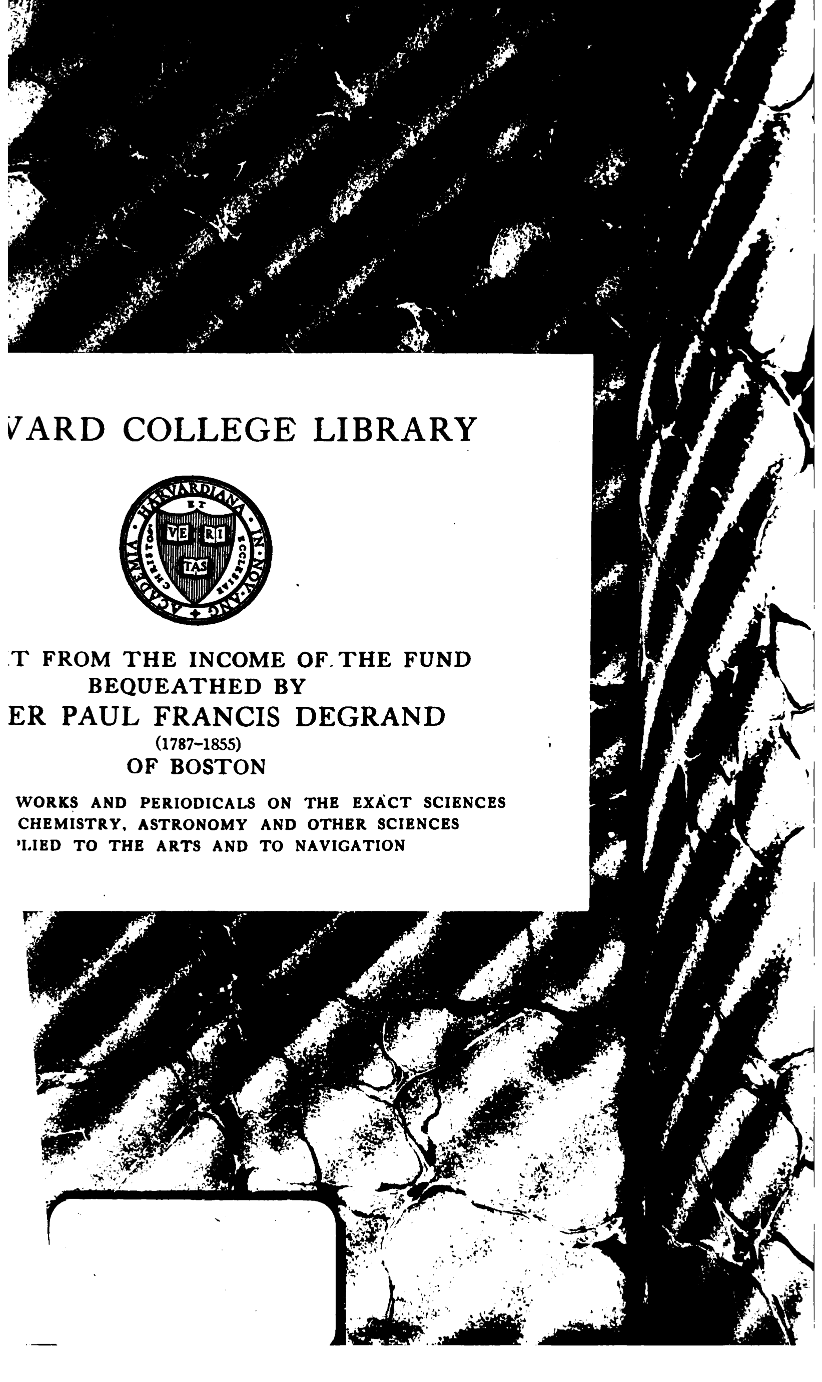

WIDENER LIBRARY
HX G9A3 2



VARD COLLEGE LIBRARY
HARVARDIANA · IN · NOV · ANG · ACADEMIA
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS
T FROM THE INCOME OF THE FUND
BEQUEATHED BY
ER PAUL FRANCIS DEGRAND
(1787-1855)
OF BOSTON
WORKS AND PERIODICALS ON THE EXACT SCIENCES
CHEMISTRY, ASTRONOMY AND OTHER SCIENCES
'LIED TO THE ARTS AND TO NAVIGATION



Fath

LES

ANCIENS PAQUEBOTS

ENTRE

Le Havre et New-York

PAR

Louis BRINDEAU

Directeur Politique du JOURNAL DU HAVRE

Articles publiés dans le *Journal du Havre* des 22, 23, 24, 25, 26, 29, 30, 31 Octobre, 2, 3, 5, 7, 10, 12 et 14 Novembre 1900.

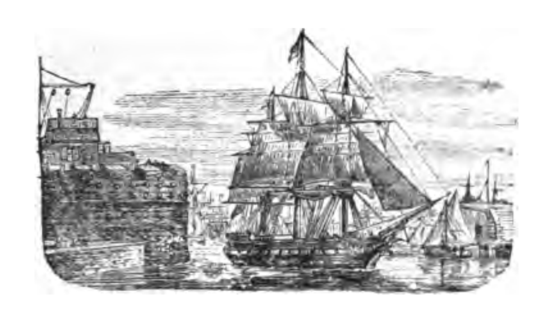


HAVRE

Imp. du JOURNAL DU HAVRE (A. Lachèvre), 11, quai d'Orléans

—

1900



LES ANCIENS PAQUEBOTS

ENTRE

Le Havre et New-York

Au moment ou tant de perfectionnements nouveaux sont apportés aux services réguliers entre l'Europe et les Etats-Unis, il nous semble intéressant de jeter un regard sur le passé et de faire rapidement l'historique des diverses lignes de paquebots qui, depuis l'origine, ont fait un service régulier entre notre port et celui de New-York.

Peut-être, en éveillant de vieux souvenirs, cette étude présentera-t-elle quelque intérêt pour les doyens de la population commerciale et maritime de notre place, pour d'anciennes familles havraises, et aussi pour tous ceux qui, dans notre ville ont conservé le goût des choses de la mer.

Notre cité ne doit-elle pas, aussi quelque reconnaissance a des entreprises qui ont, dans une large mesure, contribué à asseoir sa prospérité commerciale ? Les vieux navires dont nous rappellerons les noms, autrefois familliers à toute notre population ne peuvent-ils pas, eux aussi, être considérés, en quelque sorte, comme des êtres animés qui ont joué, dans nos annales maritimes, un rôle souvent brillant. toujours utile ? N'est-il pas, également réconfortant, dans les temps difficiles que nous traversons d'évoquer l'une des périodes les plus prospères et les plus actives de la place du Havre ?

***

Jusqu'à la fin du premier Empire, les relations entre le Havre et les Etats-Unis furent très restreintes. La navigation de notre port s'exerçait surtout vers les ports du Nord de l'Europe, le Portugal, les colonies françaises (principalement les Antilles) les colonies espagnoles et le Brésil.

Les guerres maritimes sous Louis XIV et Louis XV, et, principalement pendant la Révolution et l'Empire furent d'ailleurs une entrave presque absolue au développement du grand trafic maritime.

Dans les dernières années du premier Empire, la France n'était guère reliée aux Etats-Unis que par quelques navires américains partant. accidentellement, de Bordeaux, de La Rochelle, de Nantes

ou de Lorient. La navigation semblait fuir les ports français de la Manche, toujours exposés aux blocus ou au bombardement des flottes anglaises.

A cette époque Le Havre ne recevait guère que des caboteurs, et, de temps en temps, des corsaires français qui venaient y vendre leurs captures après les avoir fait valider par le Conseil des prises de notre port

Pourtant, à partir de 1812, le pavillon étoilé se montra assez fréquemment sur notre rade ; mais c'était principalement celui de corsaires américains armés, pendant la guerre qui éclata en 1812, et dura jusqu'en 1814, entre l'Angleterre et les Etats-Unis, à la suite des difficultés suscitées par les Anglais au sujet de la liberté des mers. Un grand nombre de ces voiliers vinrent, à cette époque, déposer leurs prises dans notre ville, où elles étaient vendues publiquement par les soins du consul des Etats-Unis.

En 1814 et en 1815, quelques-uns de ces navires retenus dans nos ports par les croisières anglaises, en partirent, principalement du Havre, en emportant quelques marchandises et d'assez nombreux passagers.

Telle fut l'origine des premières relations suivies entre le Havre et New-York. On verra plus loin qu'elles s'établirent, d'une façon très active, mais encore irrégulière, pendant les années qui suivirent ; mais ce n'est qu'en 1822 qu'elles prirent un caractère de fré-

quence et de périodicité permettant de les considérer comme de véritables lignes de paquebots.

***

Il est nécessaire d'ouvrir ici une parenthèse et de rechercher pourquoi, à cette époque, le Havre eut l'heureuse fortune d'être choisi comme tête de ligne par plusieurs Compagnies Américaines, et de se demander aussi, pour quelle raison, avant la construction des paquebots à vapeur, les communications régulières entre notre port et New-York restèrent presque exclusivement le monopole des paquebots battant pavillon étoilé.

Tant que la navigation à voiles régna en maîtresse sur les mers, les navires long-courriers manifestèrent, naturellement, une préférence marquée pour les points d'atterrissage les plus rapprochés du port de départ, et aussi, les plus faciles d'accès : c'est ce qui fit, pendant longtemps, le succès des ports français de l'Océan. En effet, les avantages résultant, pour les passagers ou les marchandises, du débarquement dans un port plus enfoncé dans le continent n'étaient pas compensés par les chances de retards occasionnés par des vents contraires qui jusqu'aux derniers jours de la traversée, pouvaient paralyser la marche des navires

Malgré les difficultés que pouvait présenter, avec vent debout, la navigation en Manche, le port du Havre

offrait l'avantage d'être, en somme, très rapproché de l'Océan ; d'un autre coté, sa proximité de Paris et de Rouen, ainsi que la durée de l'étale dans le port; enfin, la présence dans notre ville d'un marché commercial déjà important, lui donnaient sur les ports situés à la fois plus à l'Ouest et plus à l'Est, une incontestable supériorité.

(Constatons en passant que, par un singulier retour des choses, cette situation géographique lui fait, aujourd'hui, ainsi d'ailleurs qu'aux autres ports de l'Ouest et du Nord de la France, une situation plutôt défavorable au point de vue de la navigation au long-cours. Depuis le développement de la navigation à vapeur, les steamers ont en effet un incontestable intérêt à pénétrer, le plus loin possible, dans les mers intérieures; de plus les paquebots étrangers venant d'Allemagne, de Hollande ou de Belgique peuvent, en cours de route, faire dans tous les ports importants qui se trouvent sur leur chemin des escales fructueuses auxquelles ne peuvent prétendre nos paquebots).

Voici, maintenant, pourquoi les voiliers américains effectuaient presque seuls, avant le triomphe de la vapeur, le service régulier entre le Havre et New-York :

On possédait, à cette époque, l'art de traiter les bois beaucoup mieux en Amérique qu'en France et même qu'en Angleterre ; d'autre part, la construction et les réparations des navires y

étaient, en même temps, beaucoup plus rapides et moins dispendieuses. Un navire de 12 à 1,500 tonneaux (c'est-à-dire, pour l'époque, un très grand bâtiment) coûtait, aux Etats-Unis, environ moitié moins qu'en France. Or, lorsque les relations entre le Havre et New-York prirent un caractère de fréquence et de régularité, on dut accroître rapidement les dimensions des navires, pour arriver peu à peu à ces *clippers* grand modèle, à la fois fins, longs et d'une grande capacité, doués en même temps d'une robustesse leur permettant d'affronter l'Atlantique par les plus gros temps, qui firent, pendant de si longues année,l'admiration des connaisseurs. Ces navires devaient en effet transporter à la fois des passagers de cabine, des émigrants, des marchandises encombrantes (coton, etc.) et des marchandises riches.

Ceci posé, nous allons passer en revue l'organisation des services de paquebots sur New-York de 1815 à 1883, à l'aide des renseignements que nous avons puisés dans la collection de la *feuille d'annonces Maritimes* et du *Journal du Havre*, dans plusieurs ouvrages d'histoire locale ainsi que dans les précieuses indications qu'ont bien voulu nous fournir quelques vieux Havrais.

I

Les Voiliers Américains

Le blocus du port du Havre avait duré à peu près sans interruption de 1802 à 1814. Il est vrai qu'il n'était pas toujours effectif, car, contrairement à toutes les règles, les Anglais avaient inventé *le blocus sur le papier*. Mais, à cause de sa proximité de la côte anglaise, le Havre était assez étroitement surveillé et fréquemment bombardé. (1) C'est ainsi que lorsque Napoléon Ier vint au Havre, en 1810, il put apercevoir l'escadre anglaise de Sidney Smith croisant au large. Les navires qui réussissaient à entrer au Havre n'en pouvaient sortir que très difficilement.

Le blocus du port du Havre fut levé le 14 août 1814, dès que le drapeau blanc eut été arboré sur la tour François Ier, suivant notification de l'amiral Bukerton, commandant des forces navales de S. M. Britannique à Portsmouth.

C'est à partir de cette date que s'établirent, sauf une interruption pendant la période des Cent-jours (mars à juin 1815) des relations fréquentes, bien qu'irrégulières, entre le Havre et New-York par voiliers américains.

---

(1) Le Havre fut bombardé par les Anglais en 1694, 1759, 1797, 1798, 1803 et 1806, mais en dehors de ces bombardements réguliers (si l'on peut se servir de cette expression), les Anglais vinrent fréquemment, de 1802 à 1816, lancer des projectiles sur la ville.

C'est le brick-paquebot américain, *Prince*, de New-York, qui emporta du Havre les premiers passagers, après le la levée de l'embargo. Il était aménagé pour recevoir 18 personnes.

De 1815 à 1822, le nombre de ces navires s'accrût rapidement. A l'origine, les opérations d'affrètement se traitaient, soit directement avec les capitaines, soit au consulat des Etats-Unis ; mais bientôt un grand nombre d'armateurs américains désignèrent des négociants ou armateurs du Havre comme consignataires de leurs navires.

C'est ainsi, par exemple, que nous trouvons dans les Annales maritimes, de 1815 à 1818, l'entrée et la sortie des trois-mâts américains *Hannibal*, *Mary-Augusta*, *Oneida*, *Fingal*, *Cerès*, à la consignation de la maison HOTTINGUER ET Ce; des trois-mâts *Aristomer*, *Savannah*, des bricks *Mary-Ann*, *Hesper*, *Criterion*, à la consignation de MM. DELAROCHE ET DELESSERT ; du brick *Sumatra*, à la consignation de M. DESAINT-JEAN ; des trois-mâts *Maria-Theresa*, *Elisa-Ann* et du brick *Anna*, à la consignation de MM. OPERMAN, MANDROT ET Ce ; du trois-mâts *Woodburn* et du brick *White-Oak*, à la consignation de MM. FOACHE ET FILS ; du trois-mâts *Adonis* et des bricks *Factor*, *Tybee*, à la consignation de MM. THURET ET Ce ; des bricks *Ann*, *Morning-Star*, *Eugène*, *Ceylon*, *Emulation*, à la consignation de MM. BONNAFFÉ, SAGORY ET Ce, VASSAL ET Ce, RUSSEL ET LAFARGE, CH. JULIEN, etc., etc.

Quelques navires français tentèrent, mais sans succès, et d'une façon peu suivie, de leur faire concurrence, citons parmi ces derniers, la *Ville-de-Rouen*, capitaine Lepont (consignataire DESAINT-JEAN), le brick français la *Jeune-Henriette* (maison LESEIGNEUR-DURAND FRÈRES ET DELAFRESNAYE).

Le tonnage de ces navires variait entre 170 et 250 tonneaux pour les bricks, et entre 250 et 450 tonneaux pour les trois-mâts.

La durée moyenne des traversées était de 35 jours, à cette époque de New-York au Havre, et de 45 jours du Havre à New-York (1) Mais ces navires effectuaient souvent de fort belles traversées, dans un temps beaucoup plus court. C'est ainsi que l'*Adonis*, dont nous avons cité le nom plus haut, annonçait, dans un de ses avis de départ, être arrivé de New-York au Havre en 20 jours ; la *Ville-de-Rouen*, le *Sumatra*, l'*Hesper* annonçaient dans le même sens, des traversées de 26, 24 et 21 jours. La traversée du Havre à New-York, était toujours nécessairement plus longue à cause de la différence de route. En effet, on sait que pour venir d'Amérique en Europe les navires à voiles profitent du courant du Gulf-Stream et des vents de la partie O au S -O. qui règnent en général dans cette direction, tandis que pour aller d'Europe en Amérique, les navires doivent descendre

(1) On verra plus loin que ces traversées furent, plus tard, considérablement abrégées.

beaucoup plus au Sud, afin d'éviter d'être entravés par les courants et des vents contraires et pour profiter d'autres courants et de vents favorables.

Chaque capitaine cherchait, naturellement, à attirer les passagers, par des descriptions alléchantes et parfois naïves, des aménagements et des commodités de son paquebot. Il est vrai qu'à cette époque, on était loin d'être aussi difficile que de nos jours ! Nous n'en voulons pour preuve que cette annonce du capitaine Skiddy (1818), commandant du trois-mâts américain *Maria-Theresa* :

« Ce bâtiment, d'une marche supérieure, doublé et chevillé en cuivre, offre aux passagers toutes espèces d'avantages, au nombre desquels *sont des chambres fermant à clef*, un capitaine parlant français et une cuisine à la française. »

Le capitaine du *Tybee* annonçait, de son côté, comme un avantage tout à fait exceptionnel *que le navire fournirait la couchure aux passagers*.

Toutefois, les exigences des passagers et celles du commerce se développèrent en même temps que les relations et les opérations commerciales. Les progrès réalisés dans la construction des navires permirent d'y donner de larges satisfactions, notamment en ce qui concerne la régularité et la fréquence des départs.

C'est en 1822 que fut organisé le premier service régulier par les paquebots

américains *Montano*, capitaine Burke, *Stephania*, capitaine Smith, et *Lewis* capitaine Skiddy. Ces navires étaient à la consignation de MM. LARUE ET PALMER. Le *Montano*, pionnier de la ligne, effectua son premier départ du Havre le 10 novembre 1822. Plus tard, les départs du Havre furent fixés au 20 des mois de janvier, mars, mai, juillet, septembre et novembre.

« Ces navires, disaient MM. Larue et Palmer dans leur circulaire, sont neufs, construits du meilleur bois, doublés et chevillés en cuivre et d'une marche supérieure. Leurs capitaines, employés depuis longtemps dans le commerce de France, sont très expérimentés et ne négligeront rien pour la commodité des passagers ».

La concurrence ne devait pas tarder à s'établir sur une ligne aussi fructueuse. M. Edouard Quesnel l'aîné faisait, en effet, annoncer dans la feuille d'annonces commerciales et maritimes (*Journal du Havre*) du 22 mars 1823, l'établissement d'un second service de fins voiliers entre le Havre et New-York à partir du 1er mai 1823 :

« Les rapports commerciaux de la France et des Etats-Unis, disait-il dans cette annonce, devenant chaque jour plus étendus, on a cru utile d'établir une navigaiion suivie entre les deux pays.

» En conséquence, le public est prévenu qu'il partira exactement, pendant toute l'année, le 1er de chaque mois, du

Havre pour New-York, un des quatre navires américains suivants, navires de premier ordre, parfaitement aménagés pour le transport des passagers et marchandises : *Marmion*, capitaine Hawkins, en mars ; *Bayard*, capitaine Vandyck ; *Cadmus*, capitaine Willock ; *Robert-Bayard*, capitaine Naghac. »

En 1830, les consignataires de paquebots américains sur New-York, alors au nombre de trois, s'entendirent pour faire le service trois fois par mois.

C'étaient :

1° M. EDOUARD QUESNEL l'aîné, avec les navires *Erié*, *Sully*, *Cadmus*, *Desdemone*, *Bayard*, *Charlemagne* ;

2° MM. BONNAFFÉ-BOISGERARD, avec les paquebots *François-Ier*, *Formosa*, *Queen-Mabb*, *Don-Quixotte*, *Howard* ;

3° MM. LARUE ET PALMER, avec les navires *Stephania*, *Montano*, *Henry-Lewis*.

En 1835, les départs deviennent hebdomadaires. Les consignataires étaient au nombre de quatre :

1° MM. PITRAY, VIEL ET Ce, avec les navires *Havre*, *Francis-Depau*, *François-Ier*, *Sylvie-de-Grasse*, *Henry-IV* ;

2° MM. WELLES ET GREENE, avec les paquebots *Rhône*, *Normandie*, *Poland* ;

3° MM. BONNAFFÉ-BOISGÉRARD, avec les navires *France*, *Utica*, *Charles*, *Carroll*, *Erie* ;

4° M. QUESNEL l'aîné, *Sully*, *Formosa*, *Charlemagne*, *Albany*.

Les clippers américains allaient s'amarrer dans le bassin de la Barre, sur

les quais duquel la plupart de leurs consignataires avaient leurs bureaux, notamment MM. Bonnaffé-Boisgérard,(1) Larue(2) et Palmer. Les arrivées, séjours et départs de ces navires donnaient au quartier Saint-François, principalement aux quais de l'Ile et Casimir-Delavigne, aux abords des ponts Notre-Dame et de la Barre et à la rue Royale, une grande animation et une physionomie toute particulière.

On voyait constamment alignés dans ce quartier de longues files de chariots, remplis d'émigrants qui venaient stationner à proximité des paquebots. Souvent aussi ces pauvres gens établissaient de véritables campements en plein air, et dressaient des tentes sur les terre-pleins des quais, principalement entre le quai de l'Ile et l'écluse de la Barre.

Le séjour, souvent très prolongé des passagers de cabines, des émigrants, et surtout celui des équipages, (3) était une véritable fortune pour les magasins, auberges et débits de ce quartier. On y dépensait l'argent avec une prodigalité extraordinaire. A l'arrivée des paquebots, les matelots américains allaient passer de longues heures dans un îlot, situé le long des remparts, entre

(1) M. Boisgérard fut Maire d'Ingouville.

(2) Père de M. Edouard Larue ancien Maire du Havre.

(3) Les voiliers américains affectés à d'autres destinations, ainsi que les baleiniers s'amarraient également dans le Bassin de la Barre.

les rues Anfray et Marie-Thérèse, et qu'on avait surnommé le *Cap Horn*, pour le signaler aux étrangers comme un parage fort redoutable. Ils y étaient absolument maîtres. Au milieu des orgies éclataient de terribles rixes, non-seulement entre matelots, mais entre équipages entiers. La police osait à peine y pénétrer aux heures les plus calmes, et lorsqu'une tempête éclatait au Cap-Horn, la troupe de ligne était parfois obligée d'intervenir pour mettre à la raison ces furieux qui jouaient aussi facilement de la barre d'anspect que du couteau ou du poing.

Voici un aperçu des prix qui étaient payés, en 1835, pour les passages et le fret :

PASSAGE : dans la chambre, fr. 750 ; enfants, 375 et 250 ; domestiques, 375. Entrepont, 375.

FRET : (*en dollars*) étoffes, tableaux, livres, mercerie, objets de mode, 12 ; chapellerie, quincaillerie, parfumerie, meubles, 8 ; vins et liqueurs, en caisses et paniers, 5, en barriques (les 4), 8 ; laines brutes (les 250 kil.), 10 ; bijouterie, 1 0/0 de la valeur ; espèces 1/2 0/0 dito, etc.

Quelques années plus tard, les consignataires de paquebots étaient au nombre de cinq. BONNAFFÉ (navires *Oneida*, *Baltimore*, *Utica*) ; QUESNEL FRÈRES (*Duchesse-d'Orléans*, *Saint-Nicolas*) ; J.-B. GREENE (*Albany*, *Argo*, *Bavaria*); VIEL ET DURAND (*Sylvie-de-Grasse*, *François-Ier*, *Zurich*, *Amiral-Bur-*

gundy) ; PITRAY ET FILS (*Louis-Philippe, Iova, Havre*).

L'entrée en service de tous ces clippers avait eu pour résultat de diminuer très sensiblement la durée des traversées. M. de Coninck (1) estime qu'elles étaient, en moyenne, de 30 jours de New-York au Havre et de 40 jours du Havre à New-York. Mais ce chiffre est peut-être au-dessus de la réalité, car le trajet du grand port américain au Havre fût fréquemment effectué en 19, 18, 17 et 15 jours et parfois, comme nous l'indiquerons plus loin en 13 jours.

Les paquebots réguliers n'étaient pas les seuls, d'ailleurs, à desservir cette ligne. Un très grand nombre d'américains, souvent très fins marcheurs, venus d'autres ports des Etats-Unis, ou même accidentellement de New-York, possédaient, en effet, des aménagements très spacieux pour passagers et faisaient aux lignes régulières une assez redoutable concurrence.

La Concurrence des premiers Vapeurs

Le développement de la navigation à vapeur restreinte jusqu'en 1839 au petit et au grand cabotage vint aussi à partir de cette époque apporter un trouble considérable dans les opérations des lignes à voiles.

(1) Le Havre, son présent, son passé, son avenir.

Mais, comme on le verra par la suite, elles ne se découragèrent pas et firent un effort considérable pour soutenir la lutte.

Toutefois, afin de suivre l'ordre chronologique, nous devons indiquer, dès maintenant, dans quelles conditions furent établies les premières lignes de steamers étrangers entre l'Europe et les Etats-Unis, et les premiers et timides efforts qui furent faits, chez nous, dans le même sens.

En 1838, le steamer anglais le *Sirius*, parti de la rade de Cork, le port anglais le plus rapproché des Etats-Unis, avait effectué pour la première fois, le trajet d'Europe en Amérique aller et retour.

Il fut suivi, peu de temps après, par le *Great-Western*, navire de 1,200 tonneaux et de 300 chevaux de force qui commenca le service entre Bristol et New-York.

Pendant la première année de son service, ce navire effectua la traversée de Bristol à New-York, avec une durée moyenne de 19 jours 2 heures et de New-York à Bristol en 13 jours 16 heures. Il fit plusieurs voyages en 13 jours 1/2 à l'allée et 12 jours 1/2 au retour et donna, pour ce premier exercice, un bénéfice net de près de 10,000 livres sterling à ses actionnaires. Comme bien l'on pense, ce résultat enthousiasma les Anglais qui décidèrent immédiatement de construire plusieurs autres paquebots plus grands et plus rapides.

En 1840, un troisième steamer, le

Président, de 2,400 tonneaux environ et d'une force de 600 chevaux, fut mis en service entre Liverpool et New-York, bientôt suivi de la *British-Queen*, du *Washington*, etc.

La Compagnie propriétaire de ces paquebots établit une agence au Havre, dans les bureaux de la maison Emerson et Ce, rue Royale. Voici en quels termes elle annonçait le premier départ du *Président* :

« D'après les proportions *gigantesques* et uniques de ce superbe steamer, on concevra tout ce que ses aménagements doivent offrir de confortable et de spacieux. La puissance *colossale* de ses machines n'est pas une moindre garantie de la supériorité de sa marche ».

La concurrence de cette Compagnie anglaise était d'autant plus dangereuse pour nos lignes havraises, que le Havre était déjà relié à Southampton et à d'autres ports anglais par des bateaux à vapeur.

Aussi la Chambre de commerce du Havre et le gouvernement s'émurent-ils de cette situation, et le ministère, dont M. Thiers était alors le président, dut-il reconnaître qu'un grand effort était nécessaire pour relier la France à l'Amérique du Nord, aux Antilles, au Centre-Amérique et à l'Amérique du Sud par des lignes régulières à vapeur.

Nos lignes de voiliers n'en conservèrent pas moins, pendant de longues années, une grande activité, les premiers paquebots mis en service sur les li-

gnes étrangères ne pouvant leur enlever que les passagers de cabine et étant encore insuffisants pour le transport des émigrants et des marchandises.

Il devait, d'ailleurs, s'écouler beaucoup plus de temps qu'on ne pouvait le croire avant que le Havre fut doté du service à vapeur sur New-York, si ardemment réclamé dès 1840. On va voir, notamment, par quelles vicissitudes a passé, pendant plus de vingt ans, l'organisation d'un service de steamers français.



Création de la première ligne de Vapeurs français. — Les Frégates à roues.

Les premiers succès des steamers transatlantiques anglais furent le point de départ d'une grande agitation dans tous les ports français. Répondant à ce mouvement d'opinion, le Gouvernement nomma une grande Commission chargée d'examiner dans quelles conditions pourraient être établies des lignes à vapeur françaises sur l'Amérique.

M. Augustin Normand, père de l'éminent constructeur actuel, fut chargé d'y faire entendre les desiderata du Havre. La Chambre de commerce et des négociants de notre place demandaient la concession, à une Société anonyme, d'une ligne entièrement commerciale, dirigée par un agent spécial, révocable et exclusivement occupé des affaires de la Compagnie pour le transport des passagers et marchandises.

Le produit du port des lettres, dépêches, paquets de correspondance

aurait été abandonné à l'Etat. Le capital, destiné spécialement à la construction de 3 ou 4 bâtiments de 450 à 500 chevaux de force, serait fixé à 8 millions : une subvention de 1,600,000 fr. par an, était demandée au gouvernement.

A l'origine, deux Sociétés, et plus tard une troisième, furent en voie de formation au Havre. Mais les capitaux étaient difficiles à réunir, si bien que l'une d'elles dut se résoudre à aller en chercher une partie en Angleterre.

Pendant ce temps, les autres ports s'agitaient. Marseille, Bordeaux, Nantes, Cherbourg et même Dieppe, demandaient à devenir ports tête de la ligne de France à New-York. Une Société en formation à Marseille dans ce but réussit à réunir des promesses de souscription s'élevant à 4 millions, ce qui permettait à un journal de cette ville d'écrire, dans un élan d'enthousiasme « Le commerce marseillais vient de se couvrir de gloire ! »

Le Havre eut à soutenir, à cette époque, une lutte dont la vivacité rappelle celle qui s'est produite en 1898, au moment du renouvellement de la convention avec la Compagnie Générale Transatlantique. On nous accusait de manquer d'eau, ce qui, d'ailleurs, était malheureusement exact. En effet a certaines marées, la hauteur de l'eau atteignait à peine 5 mètres dans le chenal ou dans les écluses ; celle de la Barre était dans un état pitoyable, et

les steamers du grand cabotage, stationnés dans le bassin du Roi, y échouaient souvent et risquaient de s'y rompre. Heureusement le Havre fut bien défendu par ses délégués MM. Delaroche, Viel, Perquer et Labouchère. Aussi le rapport de la Commission de la Chambre des députés, présenté par M. de Salvandy nous donna-t-il, au sujet du point de départ de la ligne complètement gain de cause.

« *La ligne du Havre à New-York,* » disait l'honorable rapporteur, *ne sou-* » *lève pas de débat. S'il ne devait y* » *en avoir qu'une, ce serait celle-là.* » *La nature des choses l'a établie.* » *Paris n'a pas de voie plus courte* » *pour communiquer avec les Etats-* » *Unis. New-York n'en a pas de plus* » *directe pour arriver à la France, à* » *l'Allemagne, à l'Italie Par cette* » *voie, le transit avec la Suisse et les* » *provinces rhénanes est considéra-* » *ble.* »

En dehors de cette ligne, le projet du Gouvernement en prévoyait plusieurs autres sur le Brésil, l'Amérique Méridionale, les Antilles et le Golfe du Mexique, partant de Nantes, Bordeaux et Marseille.

Aux termes de ce rapport, la ligne de New-York devait être concédée à une Compagnie commerciale, s'engageant à mettre en service trois navires au moins et cinq au plus, d'une force de 450 chevaux, moyennant une subvention de 880 fr. par cheval vapeur.

Quant aux autres lignes, elles devaient être exploitées directement par l'Etat, à l'aide de quatorze bâtiments de 450 chevaux et de quatre de 220 chevaux (frégates à vapeur), construits dans les chantiers de la Marine de l'Etat, et devant coûter ensemble 28 millions 400,000 francs.

Ce rapport, qui augmentait dans des proportions très larges les chiffres prévus par le Gouvernement, fut adopté par la Chambre des Députés, et la Chambre des pairs, sur le rapport de M. le comte Daru, y donna son adhésion. Ce dernier fit ressortir la nécessité de mettre le bassin de la Floride en état de recevoir les nouveaux paquebots.

Une Commission, présidée par le baron Tupinier fut instituée pour établir le cahier des charges. Mais elle montra de telles exigences, notamment en ce qui concerne le service postal et la question du charbon à emporter que les Compagnies en formation au Havre, et dont l'une se flattait d'avoir réuni déjà 8 millions (4 millions de plus que les Marseillais), renoncèrent à soumissionner.

Il est bon d'ajouter qu'en présence de la concurrence qui s'établissait déjà entre plusieurs paquebots anglais, le *Sirius* et le *British-Queen* étaient en perte, et que le *Great-Western* ne donnait plus que 6 1/4 0/0 à ses actionnaires. Comment lutter avec une subvention aussi restreinte, et une vitesse déjà dépassée de beaucoup, avec les steamers étrangers ?

A la suite de cet insuccès, la question dormit pendant cinq ans, et le *Courrier des Etats-Unis* put écrire, avec juste raison : « En l'absence de toute ligne de steam-ships, la France est actuellement éloignée de l'Amerique de 20 et 30 jours de plus que l'Angleterre, et, pour le commerce, 30 jours c'est un siècle ! »

Peu de temps après, le Gouvernement fit procéder, de 1842 à 1844, à des études par une Commission embarquée sur la frégate à vapeur *Gomer*, qui visita environ quatre-vingts ports sur les côtes des deux Amériques et aux Antilles. Il résulta de ses constatations que la subvention offerte au concessionnaire de la ligne du Havre en 1840 était insuffisante; que les vitesses prévues, tant pour les bâtiments de cette ligne que pour les 10 frégates (environ 8 nœuds), destinées aux lignes de Nantes, Marseille, Bordeaux, étaient depuis longtemps dépassées. En conséquence, les frégates à vapeur furent purement et simplement affectées à la flotte de guerre.

Un nouveau projet fut présenté aux Chambres en 1845. Il n'était, en somme, que la reprise du projet de 1840. Les conditions restaient les mêmes, et le gouvernement ne consentait pas à accorder, pour la ligne du Havre à New-York, la subvention de 1,200 fr. par cheval-vapeur qu'on lui demandait. A défaut de concessionnaire sur ces bases, il était autorisé à traiter avec une Compagnie qui consentirait en se soumet-

tant à certaines obligations concernant le service postal, à faire le service entre le Havre et New York en acceptant, pour toute subvention, la mise à sa disposition de quatre des frégates construites en vertu de la loi de 1840 et qui n'avaient servi, jusqu'alors, qu'à transporter des troupes de France en Algérie. Le gouvernement était déjà en pourparlers, sur ces bases, avec MM. HÉROUT ET HANDEL, du Havre, qui soumissionnèrent à ces conditions en 1847.

Au cours de pourparlers, la Chambre de commerce du Havre avait, très judicieusement, fait observer que les résultats d'une pareille entreprise étaient des plus aléatoires ; que, notamment, les frégates mises à la disposition des concessionnaires seraient vraisemblablement obligées de faire une partie du trajet à la voile, soit pour remédier, autant que possible, à l'insuffisance de leur vitesse, soit même, si elles se trouvaient retardées par les circonstances atmosphériques, pour ne pas épuiser, avant l'atterrissage, tout le charbon qu'elles pouvaient contenir.

L'événement prouva que la Chambre de commerce du Havre n'avait que trop raison.

Quatre frégates à vapeur (à roues) avaient été mises sur la ligne du Havre à New-York : l'*Union*, le *Philadelphie*, le *New York*, le *Missouri*.

Le premier départ eut lieu le 21 juillet 1847.

Les prix, pour les passagers, étaient

fixés comme suit : 1re classe, 1,000 fr. ; 2e, 500 ; 3e, 300 ; pour le fret (par mètre cube ou 700 kil.), 160, 130, 100 et 70 francs, suivant la nature des marchandises.

Au début, les frégates partirent de Cherbourg.

Les passagers étaient transbordés du Havre dans ce port par le petit steamer *Finistère*

La Compagnie avait dépensé environ 800,000 francs pour aménager ces navires, dont l'équipage s'élevait à 56 hommes, sans compter l'état-major et le personnel civil, et qui pouvaient porter 85 passagers de première classe, 200 de seconde, 1,500 à 1,800 tonnes de marchandises. Le premier départ fut effectué par le steamer *Missouri* qui, parti de Cherbourg le 21 juillet, entra le 19 août en relâche à Halifax faute de charbon. Depuis le 14 il était obligé de marcher à la voile. Il ne put gagner Halifax qu'à l'aide du charbon qu'il acheta à un navire anglais rencontré en route. Le *Missouri* avait fait une ou deux journées à onze nœuds, avec la voile et la vapeur.

L'*Union*, qui suivit, accomplit le premier voyage dans de meilleures conditions (13 jours 1/2 pour l'aller, 13 jours une heure pour le retour). La population du Havre lui fit, à son retour, une réception triomphale.

Le *New-York*, parti directement du Havre le 24 octobre, sous le commandement du lieutenant de vaisseau

Pacci. Une foule considérable était venue visiter le navire, dans le bassin de la Floride.

Le *Missouri*, parti de New-York le 25 octobre, n'entra au Havre que le 11 novembre.

En résumé, et bien que la Compagnie annonçat que ces navires « construits sous la surveillance des ingénieurs de l'Etat étaient aussi remarquables par leur solidité que *sous le rapport de leur marche* », ils n'effectuèrent, en moyenne, leur traversée qu'en 17 ou 18 jours. Aussi, malgré leurs qualités nautiques et leur élégante installation, ne purent-ils pas soutenir longtemps la concurrence, et ce service dût être abandonné au bout de quelques mois seulement.

Du reste, une ligne américaine à vapeur était en train de s'installer au Havre, et, d'autre part, comme on le verra dans un instant, les Compagnies de voiliers, perfectionnant leur matériel, faisaient de nouveaux efforts pour soutenir la lutte contre la navigation à vapeur.



La lutte de la Voile et de la Vapeur. Les Premiers Steamers.

La concurrence des paquebots à vapeur étrangers s'accentua en 1847 et 1848. Les paquebots américains partaient des ports de Cowes, Bristol, Liverpool, Southampton étaient parvenus à faire des traversées en onze jours et vingt heures. La Compagnie du Washington et de l'Hermann, dont Southampton était le port d'attache, avait au Havre des agents très actifs (MM. W. ISELIN ET Cᵉ), et enlevait aux paquebots à voiles du Havre beaucoup de passagers et de fret. Les Américains étaient eux-mêmes entrés en ligne avec le steamer neuf *United-States*, capitaine Hackstaff, de 2,000 tonneaux et 1,000 chevaux, construit à New-York, possédant des installations très confortables pour 175 passagers et pouvant porter 1,000 tonneaux de marchandises. Ce steamer, qui partit d'abord de Brême, profita de l'insuccès de

la Compagnie Herout et Handel et choisit, en 1848, le Havre comme tête de ligne.

Il était à la consignation de MM. H. et G. SCHMITS ET Ce. Le prix pour les passagers de première classe, fixé à l'origine à 925 francs (y compris la gratification au steward qui, paraît-il, n'était pas une quantité négligeable) fut abaissé plus tard à 850 francs. On payait 500 francs en seconde et, détail assez amusant, *cent francs pour un chien !* Il paraît qu'on avait voulu ainsi mettre un frein à l'invasion des pauvres toutous qui menaçaient de devenir fort encombrants. Mais le paiement d'une somme aussi élevée n'était-elle pas, à tout prendre, un sacrifice que méritait leur légendaire fidélité ?

L'*United-States* fut, pendant assez longtemps, le seul vapeur transatlantique desservant le Havre. Il devait être suivi, quelques années plus tard, par le *Franklin* et le *Humbolt*, sur lesquels nous aurons à revenir.

C'est alors que la navigation à voiles sentit la nécessité de faire un effort considérable — qui dura de 1850 jusqu'à la guerre de sécession (1861) — et qui consista dans le perfectionnement des formes des navires et de leur voilure. En effet, malgré leurs qualités de premier ordre, les voiliers américains étaient loin d'avoir encore atteint le degré de perfection apporté par les Anglais aux navires de grande marche faisant les voyages de la Chine et de l'Inde, construits pour

transporter, non-seulement des passagers, mais aussi des marchandises représentant une grande valeur sous un petit volume (l'opium par exemple), et qui reçurent les premiers la dénomination de *clippers*.

A cette époque, un écrivain Havrais (1) fit de ces voiliers une intéressante description :

« On a donné, disait il, une définition inexacte de ces clippers en disant qu'ils se distinguent surtout par une grande finesse dans leur bas, que leur coupe transversale pouvait être assez exactement figurée par un V ; qu'enfin, ils affectent sensiblement la forme d'un triangle dont le sommet formerait la quille du navire.

» C'est une erreur, en réalité, ils se distinguent des navires ordinaires par une plus grande finesse de l'avant et de l'arrière, mais afin de ne pas compromettre leur stabilité, condition indispensable pour de grands bâtiments à voiles, on donna à leurs fonds, dans la partie intermédiaire, une ampleur considérable — c'est à cela qu'ils doivent de faire beaucoup de toile par gros temps, tandis que les navires ordinaires sont obligés, dans ces circonstances, de prendre des ris ou même de serrer en grande partie leurs voiles ».

On obtint ainsi avec les nouveaux voiliers, désignés sous la dénomination

(1) Gafney, qui fut rédacteur en chef du *Journal du Havre*.

de *grands clippers* (1), des résultats vraiment extraordinaires.

On cite, notamment, le voilier américain *Typhoon* qui, dans un voyage de Portsmouth (Etats-Unis) à Liverpool, arriva à parcourir 358 milles en une journée, ce qui représente 14 milles 80 à l'heure. Les traversées les plus remarquables effectuées de New-York au Havre sont celles du *Mercùry*, capitaine Frenck (consignataires QUESNEL FRÈRES, puis Union Maritime), et de la *Magdalena*, voilier brêmois (entré en service pendant la guerre de Sécession), qui effectuèrent la traversée de New-York au Havre, en 13 jours.

Ces navires, de 2,000 tonneaux environ, possédaient de 20 à 25 cabines pour passagers et, dans le faux pont, des installations pouvant contenir environ 350 émigrants.

A la suite des progrès réalisés à cette époque dans la construction des voiliers, plusieurs lignes nouvelles s'établirent entre le Havre et New-York.

Citons notamment celles qui avaient pour consignataires :

1° MM. BARBE ET MORISSE (plus tard J. BARBE seul), avec les navires *Irène*, *Wurtemberg*, *Heidelberg*, *Rhine*, *Owego*, *Ashland*, *G.-Hurlburt*, *Corinthian*, *Samuel-Dye*, *Mulhouse*, *Oregon*, *Paw Plush*, *Johannisberg*, *Guttenberg*, *G.-A-Slamler*, *Baden*, *Bogert* (la plupart de ces navires étaient à trois ponts ; cette

(1) On désignait, autrefois, en Angleterre, par le mot *clipper*, le cheval vainqueur de la course.

ligne desservait à la fois New-York et la Nouvelle-Orleans) ;

2° L'Union Maritime, QUESNEL FRÈRES ET MARZIOU, avec le *Globe*, le *Connecticut*, le *Granite-State*, le *Stormway*, le *Showmutt*, le *Regulator*, le *Mercury*, le *William-Tell*, le *Switzerland*, le *Metropolis*, l'*Océan-Eagle*, le *Cotton-Planter*, le *Karl-Stamler*, le *Saint-Jean*, etc.;

3° WOOD, PAILLETTE ET BIELEFELD, avec les voiliers *Hemisphere*, *Vaucluse*, *James-Howey*

Cette énumération, d'ailleurs fort incomplète, in ique combien était grande, à cette époque, l'animation de notre port. On n'en aurait, au surplus, qu'une idée fort imparfaite, même en ce qui concerne nos relations avec les Etats-Unis si nous n'ajoutions qu'un nombre considérable de grands voiliers américains étaient constamment en partance pour d'autres ports des Etats-Unis, notamment pour la Nouvelle-Orléans.

On va voir maintenant le développement que prenaient, dans la même direction, nos relations par steamers américains avec les Etats-Unis.



En 1851, l'Ocean Steam Ship Company qui effectuait déjà, depuis plusieurs années, des départs de Southampton avec le *Washington* et l'*Hermann*, renforça cette ligne de deux nouveaux steamers, le *Franklin*, capitaine Wotton, et le *Humbolt*, capitaine Lines, qui partirent directement du Havre, alternant avec les départs effectués de Southampton par les deux premiers paquebots (Agent W. Iselin).

Ces steamers, de 800 chevaux de force, obtinrent un vif succès. Ils effectuaient la traversée en 13 et 15 jours environ. On payait 800 fr. en première et 400 fr. en seconde.

Mais la carrière de ces deux navires fut de courte durée. Le *Humbolt* se perdit en novembre 1853 sur un rocher, à 20 milles d'Halifax. Il fut remplacé par le vapeur *Union*.

Le *Franklin* fit naufrage en 1854, près de Long-Island, et eut pour successeur le *Saint-Louis*.

Quelque temps après une nouvelle Compagnie, desservant exclusivement le Havre, se forma sous la raison sociale :

New-York Havre Steam Ship Company. Elle avait pour agent au Havre, M. William Iselin, et mit en service deux paquebots, le *Fulton* et l'*Arago*. La durée des traversées de ces navires variait entre 12 et 16 jours. Cette Compagnie mit ultérieurement en service, le *Gulden Star*, le *Mississipi*, le *Merrimac*.

Il est intéressant de signaler ici, comme point de comparaison, les progrès qui avaient été réalisés en Angleterre.

La Compagnie Cunard, qui avait débuté en 1839, avec un steamer de 400 chevaux, accomplissant le voyage en 16 jours, avait réduit la durée du trajet en 1841 à 13 jours 1/2, avec un paquebot de 500 chevaux, puis à 12 jours avec un paquebot de 650 chevaux, plus tard, à 11 jours 1/2 (1850) avec des steamers de 800 chevaux, type *Asia* et *Africa* ; plus tard, enfin, à 10 jours 1/2 de New-York à Liverpool avec l'*Arabia* et le *Persia*, de 900 à 960 chevaux. Elle était arrivée à battre complètement et a fait disparaître la ligne américaine Collins, qui effectua de 1850 à 1857 les traversées entre Liverpool et New-York.

C'est ce qui explique pourquoi, à partir de cette époque, les Américains portèrent tous leurs efforts sur le Havre, où ils ne se trouvaient en concurrence avec aucune autre ligne européenne. Bien que leurs steamers fussent moins rapides que les paquebots anglais, les

voyageurs partant de France ou s'y rendant trouvaient encore plus d'avantage à partir par le Havre que par Liverpool, évitant ainsi les ennuis et la longueur du transbordement.

Voilà pourquoi, dans la suite, la North Atlantic Company, avec l'*Adriatic*, l'*Atlantic*, etc. (consignataire PRUNETT, au Havre), et celle fondée par le richissime américain Vanderbilt, desservie par les steamers *North-Star*, *Ariel*, *Vanderbilt* (Chrystie Schœlmann, agent), choisirent le Havre pour tête de ligne en Europe.

Ces derniers vapeurs touchaient à Cowes.

Ces steamers allaient s'amarrer dans le bassin de la Floride. On avait dû même creuser dans l'avant-port une souille pour recevoir le *Vanderbilt* et le maintenir à flot, sa largeur ne pouvant lui permettre de pénétrer dans le bassin de la Floride. Leurs arrivées et leurs départs attiraient, sur les jetées, une foule considérable. Bien qu'on fut loin alors des proportions formidables qu'ont atteint les bâtiments modernes, l'aspect de ces grands steamers était, peut-être, encore plus imposant qu'aujourd'hui, à cause des dimensions considérables de leurs tambours et de leurs roues. Leurs machines à balancier, agitant leurs grands bras dans l'espace, au-dessus du pont, leur donnaient aussi un aspect tout à fait étrange.

Ce bel élan, cette concurrence si intéressante entre la vapeur et la

voile furent profondément troublés, puis, peu à peu, complètement arrêtés par la guerre de Sécession (1861-1865), qui mit aux prises, dans une lutte acharnée, les Etats du Nord et ceux du Sud de la grande République américaine. Il est nécessaire d'en dire ici quelques mots à cause de l'influence qu'elle eut sur la navigation et les affaires de la place du Havre.



La Guerre de Sécession. — Les Corsaires confédérés. — Les voiliers et les steamers sous pavillon neutre — Organisation de la ligne Transatlantique Française.

La rivalité et la lutte entre les Etats libres et les Etats à esclaves qui devait, pendant 4 ans, apporter un trouble si considérable dans les relations commerciales et maritimes entre l'Amérique et l'Europe avait pris, en 1860, un caractère des plus aigus.

La question humanitaire n'était pas seule en jeu ; les jalousies politiques et les intérêts matériels y avaient une large part.

En effet, à côté des Etats dits « souverains » c'est-à-dire envoyant des représentants aux Assemblées de Washington et participant à l'élection du Président figuraient, dans l'Union, des

provinces ou territoires qui demandèrent successivement leur admission au nombre des Etats, c'est-à-dire la représentation politique. Or, aux termes de la Constitution des Etats-Unis, les propriétaires d'esclaves, en dehors de leur voix personnelle, avaient droit à un certain nombre de voix proportionnel au nombre d'esclaves qu'ils possédaient.

Il en résultait qu'au fur et à mesure des admissions des territoires à esclaves parmi les Etats de l'Union, les Etats à esclaves, c'est à dire ceux du Sud, principaux producteurs de coton, menaçaient de prendre la prépondérance au point de vue politique. Cet état de choses s'accentua surtout à partir du moment où ceux des Etats du Nord, qui employaient un grand nombre d'esclaves, n'en eurent plus besoin par suite de l'invention de la machine à nettoyer le coton. Ils trouvèrent en effet préférable, à cause des conditions climatériques, d'employer cette nouvelle machine, et revendirent aux Etats du Sud leurs esclaves, ceux-ci trouvant encore avantage, également à cause de leur climat à employer les bras des noirs plutôt que les machines. (Chose curieuse, d'ailleurs, les Etats du Sud s'étaient montrés antérieurement partisans de l'amélioration de la situation des esclaves et de la suppression de la traite, alors que les Etats du Nord s'y montraient beaucoup moins disposés et s'étaient même opposés à la dernière de ces mesures !) Cependant, jusqu'en 1860, les difficultés pour l'admis-

sion de nouveaux Etats dans l'Union furent tranchées à l'amiable, c'est ainsi, notamment, que le Texas, grand territoire à esclaves, y fut englobé (1845). Mais la question se posa de la façon la plus aiguë pendant la campagne électorale qui précéda l'élection présidentielle de 1861.

Les partisans de l'abolition graduelle de l'esclavage soutinrent la candidature de Lincoln, dont le programme portait : point d'extension de l'esclavage, plus d'admission de nouveaux Etats à esclaves dans l'Union, modification de la loi sur les esclaves fugitifs. Les Etats du Sud présentaient Breckenridge qui demandait, au contraire, que l'esclavage, reconnu par la Constitution, put s'étendre à de nouveaux territoires, sur le vote des populations, tant que s'étendrait l'Union ; que la transmission des esclaves fut permise, que la loi sur les esclaves fugitifs fut renforcée. Les Etats du Sud étaient, d'ailleurs, formellement décidés à se constituer à part, s'ils étaient battus.

Lincoln fut élu par 1,857,000 voix contre 847,000 accordées à Breckenridge et 1,365,000 à un candidat intermédiaire (Stephen Douglas). Les Etats du Sud mirent aussitôt leurs menaces à exécution.

En effet, après leur défaite, les représentants de dix de ces Etats (les deux Carolines, la Floride, la Georgie, l'Alabama, le Mississipi, la Louisiane, le Texas, l'Arkansas, le Tennessee et une

partie de la Virginie), n'attendant même pas l'installation de Lincoln, se réunirent-ils en Congrès à Montgommery. Cette assemblée proclama la constitution des Etats Confédérés d'Amérique, avec Richmond comme capitale. Jefferson Davis en fut élu président. Une guerre, qui dura de 1861 à 1865, éclata aussitôt entre les Fédéraux (abolitionistes) et les Conférés (esclavagistes). Après une lutte acharnée, tant sur mer que sur terre, elle se termina le 5 avril 1865 par la prise de Richmond et la capitulation du général confédéré Lee.

On comprend quelles perturbations cette guerre devait bientôt apporter à la navigation transatlantique et au commerce. D'abord l'exportation d'Amérique en Europe diminua dans des proportions formidables. Dès 1862, l'exportation du coton, principal article de fret, avait diminué des 3/4.

En 1863. l'importation du coton d'Amérique au Havre, qui s'était élevé à 518,000 balles en 1860, tomba à 1,900 balles environ !

Dans les Etats confédérés, obligés de se suffire à eux-mêmes, on dut transformer une grande partie des plantations de coton en exploitation de céréales.

D'autre part, dès le 19 mars 1861, Lincoln avait proclamé le blocus des ports du Sud qui fut effectif pendant presque toute la durée de la guerre. Si celui de New-York restait libre les navires fédéraux ne purent bientôt, sans courir les

plus grands risques, continuer leurs traversées entre ce port et l'Europe. En effet, dès les premiers mois, le général confédéré Lee s'était emparé de l'arsenal maritime de Norfolk et de la frégate le *Merrimac* ; peu de temps après, le Président Jefferson Davis annonçait que le gouvernement confédéré était disposé à concéder des lettres de marque pour courir sus aux navires fédéraux.

Les corsaires confédérés ne tardèrent pas à faire un mal considérable aux navires de l'Union. Ils se plaçaient de préférence sur les routes suivies par les navires venant d'Europe ; d'autres allaient guetter leur proie jusque sur nos côtes ou à l'entrée de la Manche. C'est ainsi que les corsaires *Jefferson-Davis*, *Nashville*, *Sumter*, *Alabama*, principalement ces deux derniers, exercèrent de terribles ravages sur la flotte commerciale de l'Union. L'*Alabama* pénétra jusqu'en Manche, et rencontra à Cherbourg le vaisseau fédéral *Kerseage*. Les deux navires se portèrent un défi et sortirent du port français : après un combat acharné au large de Cherbourg, l'*Alabama* fut coulé. A la même époque, le *Florida*, le *Yeddo*, corsaires confédérés, croisaient constamment à proximité des côtes de France ; le *Raspanhoc* sillonna la Manche et la mer du Nord.

La cessation complète des traversées des vapeurs transatlantiques américains et la diminution graduelle des voiliers de cette nationalité fut la conséquence de cet état de choses.

La plupart des navires américains à voiles furent remplacés, à cette époque, entre le Havre et New-York par des voiliers français, brémois, hanovriens, prussiens, hambourgeois, anglais. Citons, parmi ces voiliers, les trois-mâts français *Fœderis-Arca*, capitaine Desonnais, *Sainte-Geneviève*, l'*Union* (brêmois), l'*August* (prussien), à la consignation de l'UNION MARITIME ; la *Johanne-Wilhemine* (brêmois), *Wursala* (hanovrien), *Geestmunde* (dito), etc. (consignataires WOOD BIELEFELD) ; l'*Albert*, capitaine Lévêque ; le *Latour du Pin*, capitaine Galliot, le *Winslow*, capitaine Labatte (français) le *Karl*, le *Saint-Bernard*, le *Shakespeare*, le *Goschen*, l'*Artie*, l'*Elena* (brêmois) (consignataire WOOD PAILLETTE), la *Notre-Dame-des Victoires*, capitaine Picard, le *Talisman*, capitaine René, l'*Uruguay*, capitaine Duclos (français) et l'*Aden*, l'*Arabian*, le *Biawelty* etc. (anglais) (consignataires MOUSSET ET BROWN successeurs de J. BARBE). Ces navires, bien que moins fins et moins perfectionnés que les *clippers* américains, n'en étaient pas moins solides et bons marcheurs. Nous avons cité plus haut la magnifique traversée que fit l'un d'eux, la *Magdalena*, venu de New-York au Havre en 13 jours.

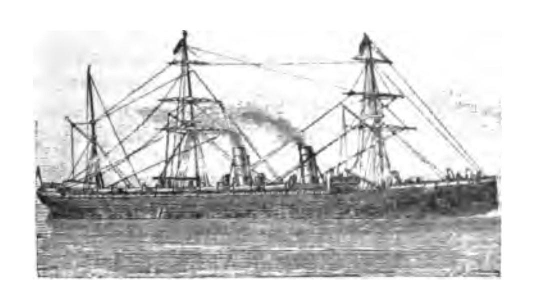
La maison Quesnel fût à peu près la seule a conserver pendant cette période des navires américains sur la ligne de l'Atlantique *Le Quesnel*, le *Jacob-A.-Stamler*, l'*Harpswell*, le *Wil-*

liam Frottinghan etc. continuèrent à faire assez régulièrement leur traversée

Des services à vapeur sous pavillon neutre s'organisèrent en même temps. L'*Union Maritime* (V. Marziou) mit en service entre le Havre et New-York le steamer à hélice *Congrès*, capitaine Lumming, battant pavillon belge ; plus tard, vers la fin de la guerre, MM. J. Barbe et Ce organisèrent une ligne sous pavillon anglais, avec les steamers *London*, *Westminster*, *Dublin*, *New-York* (2,500 tonneaux, 500 chevaux), qui firent la traversée de New-York en 13 ou 14 jours. MM. Brostrom et Ce mirent, sur la même ligne, l'*Atalanta*, l'*Iowa*, le *Cella*, l'*Indiana*, le *Mannathan* (3,000 tonneaux, 600 chevaux).

Mais l'époque était arrivée où le pavillon français devait enfin entrer en ligne et prendre définitivement la suprématie dans notre port pour cet important service.

Qu'étaient devenus en effet les projets du gouvernement, depuis la malheureuse expérience faite, en 1848, avec les frégates à roues ?



Organisation de la ligne Transatlantique Française. — La Cie Générale Transatlantique. — Les premiers Paquebots. — le « Washington » et le « Lafayette »

Les projets du Gouvernement avaient subi de 1847 à 1856, des modifications et des atermoiements sans nombre. A la fin du règne de Louis Philippe, M. Ducos avait présenté un projet d'exploitation commerciale, avec subvention, de toutes les lignes sur l'Amérique, basé sur des estimations beaucoup plus exactes que les précédents. Mais, survint la Révolution de 1848, et la question ne fut reprise que huit ans après.

Dans l'intervalle, elle ne cessa d'être agitée par les représentants du Havre, par la Chambre de commerce, par la presse. A chaque instant, on croyait la solution imminente, et elle s'éloignait toujours. Enfin, intervint la loi du 19

juin 1857, votée à la suite des travaux d'une Commission spéciale composée de MM. de Ponce, Boinvilliers, Greterin, de Franqueville, de Lesseps. Stourm. contre-amiral Rigault de Genouilly, Fleury et Elleberg.

Cette Commission conclut à la concession, à une Compagnie unique, de trois lignes postales entre la France et : 1° New-York ; 2° les Antilles, le Mexique, Aspinwall et Cayenne ; 3° le Brésil et Buenos-Ayres. La construction de 26 bâtiments mus par une force totale de 127,000 chevaux, était imposée aux concessionnaires. La vitesse devait être de 11 nœuds 5/10 par heure sur la ligne de New-York — elle descendait à 8 nœuds pour le service annuel de la Martinique à Cayenne, un cautionnement de 2 millions étant exigé du concessionnaire.

Toutefois, pendant la discussion du projet de loi, le Ministre des Finances laissa entendre que le Gouvernement ne considérait pas comme impérative la disposition portant que tous les services seraient remis entre les mains du même concessionnaire. C'est en vertu de la latitude qui lui fut ainsi donnée que la concession fut fractionnée en deux parties.

1° Ligne du Brésil et de la Plata concédée en novembre 1857 à la Compagnie des Services Maritimes des Messageries Impériales (départs alternatifs de Bordeaux et de Marseille).

2° Ligne de New-York et des Antilles,

avec, pour ports d'attache, le Havre et Saint-Nazaire, concédée le 20 février 1858 à l'*Union Maritime*, représentée par M. MARZIOU, sous le patronage de la Compagnie d'Orléans. Mais l'*Union Maritime* ne réussit pas à réunir les capitaux nécessaires. Elle céda l'affaire en 1860 à la Compagnie Générale Maritime, garantie par la Société du Crédit Mobilier. Cette cession fut approuvée par la Convention du 24 avril 1861, ratifiée par la loi du 3 juillet de la même année.

La Compagnie Générale Maritime prit alors la dénomination de Compagnie Générale Transatlantique.

Aux termes de la convention passée entre le gouvernement et la Compagnie générale Transatlantique, celle-ci s'engageait, moyennant une subvention annuelle de 9,300.000 fr.(1) (soit 58 fr. par lieue marine) et une avance de 18 millions destinée à la construction des navires, remboursable sans intérêts sur la subvention, à établir un service maritime postal à grande vitesse : 1° entre le Havre et New-York, 2° entre Saint-Nazaire, les Antilles et Aspinwal.

A cet effet, elle devait faire construire et mettre en service, dans un délai de trois ans, douze bâtiments de 850 chevaux, doués d'une vitesse de 11 nœuds 1/2, dont six étaient destinés au service de New-York et six à celui des

(1) Dont 3 millions pour 26 voyages par an entre le Havre et New-York, soit 35 fr. 83 par lieue marine.

Antilles. Trois grands paquebots de 950 à 1.000 chevaux devaient être ultérieurement construits et mis, au plus tard en 1866, sur la ligne de New-York.

Un amendement, signé notamment par M. Ancel, député du Havre, demandait que tous ces navires fussent construits en France : mais le gouvernement et la Commission firent remarquer qu'il n'existait pas alors dans notre pays de chantiers assez nombreux et suffisamment outillés pour opérer un pareil travail dans un temps suffisamment court. En conséquence, il fut décidé, conformément aux indications du projet de loi, que la moitié de ces navires devrait être construite en France et que l'autre moitié pourrait être construite à l'étranger. La Compagnie Transatlantique entreprit, dans les chantiers de Penhoët, qu'elle avait créés en septembre 1862, la construction de 5 de ces navires, dont les machines furent exécutées par MM. Schneider et Ce (Creusot).

Les constructeurs anglais Scott et Ce, de Greenock, furent chargés de la construction des trois autres, coques et machines. L'auteur du plan était M. Forquenot, ingénieur de la marine, ingénieur en chef de la Compagnie Générale Transatlantique. En 1863, la Compagnie décida, sans attendre la date portée dans son contrat, de mettre immédiatement en chantier les trois grands paquebots prévus pour l'échéance de 1866 ; elle entra, à cet effet, en pourparlers

avec des constructeurs français et étrangers. Il avait été reconnu, en effet, que si la guerre d'Amérique avait eu pour effet de supprimer radicalement les traversées des transatlantiques américains, le port de New-York offrait aux navires battant pavillon neutre une sécurité presque absolue, comme en témoignait la régularité du service des lignes allemandes (Compagnie Hambourgeoise et North German Lloyd, touchant en Angleterre).

L'inauguration du service postal français du Havre à New-York eut lieu le 15 juin 1864. C'est le paquebot *Washington* (à roues), construit à Greenock, qui fût le pionnier de la nouvelle ligne. Il mesurait 105 mètres de long (3,200 tonneaux 950 chevaux de force).

Le départ de ce steamer fut un événement local de première importance. A midi eut lieu à bord un déjeuner, présidé par M. Emile Pereire, auquel assistaient M. Dayton, ministre des Etats-Unis à Paris ; les représentants du gouvernement, les autorités locales, les personnalités les plus en vue du commerce maritime et de l'industrie, notamment les constructeurs Mazeline et Normand. Les invités furent reçus à bord du *Washington* par le capitaine Duchesne, MM. Gayekte, directeur, Forquenot, ingénieur ; Besson, directeur de l'armement, et William Iselin, agent de la Compagnie au Havre.

Des discours furent prononcés par MM. Emile Pereire, Vandal, Michel Che-

valier, Dayton. « Les deux Amériques, dit M. Emile Pereire, vont être placées, par rapport à la France, à une distance moindre que celle qui séparait naguère les diverses provinces de l'Empire. »...

« Puissent, dit M. Michel Chevalier, ces messagers ailés dont le premier part ce soir répandre sur les rivages de l'Amérique les appels à l'esprit de conciliation et de paix qui partent du fond du cœur de nous tous. »

« Ce n'est pas, dit M. Ancel, député et président de la Chambre de commerce, un essai douteux qu'une Compagnie puissante veut faire parmi nous : c'est le grand courant de commerce que le Havre doit à sa situation exceptionnelle, et qui n'en sera jamais déplacé, qu'ils veulent élargir et consacrer. Le Havre leur en doit cette gratitude. »

« Puissent nos voyageurs américains, dit M. Dayton, se souvenir que la route par le Havre est la plus facile et la plus commode pour retourner chez eux. »

Le *Washington* sortit du port vers 6 heures 1/2 du soir, par une forte brise du Nord-Ouest, après avoir salué la terre de plusieurs coups de canon. Une foule immense et enthousiaste se pressait sur les jetées et sur la plage de Frascati.

Cette première traversée s'effectua en 13 jours 1/2 et le retour en 13 jours.

Le départ suivant fut effectué, le mois suivant, par le même steamer. Quinze jours après, le *Lafayette*, capitaine Bocandé, entrait en service. Il avait les

mêmes dimensions que le *Washington*, et sortait des mêmes chantiers (1).

Il fit sa première traversée d'aller en 11 jours.

Ces deux steamers firent seuls le service pendant une année. Leurs traversées ne donnèrent lieu à aucun incident Mais, malheureusement, la vitesse espérée ne fut pas atteinte : leurs traversées duraient souvent 13 et 14 jours. Serait-il possible de lutter, avec avantage, dans ces conditions, avec les lignes étrangères déjà supérieures en vitesse ?

Une polémique assez vive s'engagea à ce sujet, dans les journaux du Havre, notamment entre le constructeur havrais Nillus et la Compagnie Transatlantique. M. Nillus soutenait que les machines du *Washington* et du *Lafayette* étaient beaucoup trop lourdes ; qu'il fallait enlever les machines à balancier et les remplacer par des machines à cylindres oscillants ; il assurait qu'on gagnerait ainsi un jour et demi sur la traversée. A l'appui de l'opinion de M. Nillus on citait l'avis de M. Béhic, alors ministre, et ancien directeur des Messageries Maritimes, qui avait dit,

(1) Le *Washington* a disparu de la flotte de la Compagnie. Mais le *Lafayette* est encore en service à Saint-Nazaire sur la ligne des Antilles. Par une coïncidence curieuse, il se trouvait placé, le jour du lancement de *La-Savoie*, auprès du poste d'armement des steamers de la Compagnie, où se trouvait également *La-Lorraine*, de telle sorte qu'on pouvait comparer le type de 1864 avec celui de 1900, encore bien, cependant, que le *Lafayette* ait été après 1870 transformé en steamer à hélice.

après avoir visité le *Washington* : « Jolie coque, mais machine trop lourde pour la puissance qu'elle devra déployer et le déplacement d'eau de la coque. C'est du poids mort qui devra nuire à la marche ».

M. Iselin répondit à ces critiques qu'on se hâtait trop de porter un jugement sur un service encore à ses débuts ; que la Compagnie, tenue seulement par son cahier des charges à la construction immédiate de 5 paquebots de 850 chevaux, à 11 nœuds 1/2 pour la ligne de New-York, et de 6 paquebots de 630 chevaux et 10 nœuds 1/2, pour la ligne des Antilles, avait fait exécuter d'emblée toute cette flotte à 850 chevaux et 11 nœuds 1/2, afin de pouvoir, le cas échéant, renforcer le nombre des navires de la ligne de New-York ; qu'en outre, l'année précédente, elle avait fait mettre en chantier 3 grands paquebots de 110 mètres de long, de plus de 1,000 chevaux et de 3,800 tonneaux pouvant recevoir 300 passagers de 1re classe, pouvant lutter avec le *Persia* et le *Scotia*, de la Compagnie Cunard, et avec le *Vanderbilt*, s'il reprenait son service après la guerre d'Amérique.

La Cie Gle Transatlantique. — Continuation de l'organisation de la ligne — L' « Europe » — L'escale de Brest — Les départs bi-mensuels — Amélioration de la vitesse — Le « Péreire », la « Ville-de-Paris », le « Napoléon-III », le « St Laurent ».

La Compagnie Transatlantique ne devait pas tarder, d'ailleurs, à prendre une éclatante revanche avec les paquebots qui suivirent. En mai 1865, l'*Europe* (à roues) fut mise sur la ligne de New-York. Partie du Havre le 3 mai, sous le commandement du capitaine Duchesne, elle arrivait à New-York le 14 mai, effectuant ainsi son premier voyage en 11 jours. Au retour, elle mit 11 jours 1/2. C'était déjà une amélioration. A partir de ce moment, une modification importante fut apportée dans le service. Conformément à la faculté que lui accordait le cahier des charges, le gouvernement établit une escale à Brest, à l'aller et au retour. A partir de ce moment jusqu'en 1866, les départs eurent lieu, tous les 28 jours, le jeudi, du Havre, le samedi de Brest, le vendredi de New-York.

Ce n'est qu'à la fin de mars 1866 que le service bi-mensuel fut organisé par suite de la mise en ligne, presque simultanée, de cinq nouveaux paquebots :

le *Pereire* (à hélice), la *Ville-de Paris* (à hélice), le *Napoléon-III* (à roues), le *St-Laurent* (à hélice), steamers de 1,000 chevaux de force.

Tous les steamers de la Ce affectaient sensiblement la même forme, avec avant droit, à l'exception du *Pereire* et de la *Ville-de-Paris*, dont les lignes étaient beaucoup plus fines, se rapprochant de celles de yachts, et l'avant effilé.

Parti du Havre le 29 mars, et de Brest le 31, à 3 heures, le *Pereire*, commandé par le capitaine Duchesne, arriva à New-York le 10 avril, après-midi; il accomplit sa traversée de retour de New-York à Brest en 9 jours 4 heures.

(La distance directe de New-York à Brest est de 2,954 milles et de 2,994 avec les déviations forcées).

La *Ville de-Paris* effectua son premier voyage sous le commandement du capitaine Surmont, en 9 jours 10 heures de Brest à New-York. Le *Napoléon-III*, capitaine Bocandé, fit sa traversée de début, de Brest à New-York en 12 jours (23 juin-5 juillet).

Enfin, le *Saint-Laurent*, capitaine Bocandé, franchit en 10 jours 15 heures, à son premier voyage, la distance de Brest à New-York.

Le service se trouvait donc considérablement amélioré, sous le rapport de la vitesse. Il résultait aussi de ces premières expériences que les steamers à hélices avaient, sur les vapeurs à aubes, un avantage très marqué. Du reste, lorsque

les premiers paquebots furent commandés on avait, de plusieurs côtés, critiqué l'emploi des roues à un moment, disait-on, ou, en présence des résultats obtenus, on s'appliquait de plus en plus à l'étranger, et notamment en Angleterre, à les remplacer par l'hélice. On verra, d'ailleurs, par la suite, qu'au bout de quelques années la Compagnie Transatlantique fut obligée de transformer ses paquebots à roues.

La lutte était, d'ailleurs, encore très vive à cette époque, dans notre port même, avec les transatlantiques étrangers. Les paquebots américains à vapeur avaient repris leur service après la fin de la guerre de Sécession : C'est ainsi que l'*Arago*, capitaine Gadsen, et le *Fulton*, capitaine Towsend, furent remis sur la ligne du Havre à New-York, avec escale à Southampton (agent LHERBETTE KANE). Le *Merrimac*, le *Mississipi*, capitaine Summer ; le *Guiding-Star*, capitaine Van Sice, vinrent en 1867 renforcer ce service, dont l'escale fut transportée à Falmouth (J.-A. WATTON, agent).

A la même époque, une nouvelle Société anglaise (London, Havre et New-York steam ship), avait mis en ligne les steamers *William-Penn*, *Atalanta*, *Bellona*, *Cella* (consignataire DUNCAN).

Enfin, les lignes transatlantiques allemandes qui, depuis longtemps, avaient établi des correspondances entre le Havre, Liverpool et Southampton, leurs ports d'escale, organisèrent des départs

directs et réguliers de notre port sur New-York, à la fin de 1868.

C'est ainsi que les paquebots-poste allemands *Hammonia*, l'*Allemania*, le *Germania*, l'*Holsatia*, le *Cimbria*, le *Westphalia* le *Silesia* (Compagnie Hambourgeoise Americaine) partirent directement du Havre tous les samedis, à partir de cette date. Ces steamers, de 3,000 tonneaux et de 750 chevaux étaient à la consignation de MM. Brostrom et Ce. Le North German Lloyd organisa presque en même temps des départs réguliers avec le *Hansa*, l'*America*, le *Bremen*, le *New-York* (Lherbette Kane, agent).

Ces paquebots français, allemands et anglais à hélice obligèrent rapidement les paquebots américains à roues à cesser leur service. L'un d'eux, le *Vanderbilt*, revint cependant au Havre, quelques années après la guerre de 1870, mais il était transformé en voilier, et portait alors le nom de *Three-Brothers* (1).

Malgré cette concurrence, la ligne française, grâce à la rapidité du *Pereire*, de la *Ville-de-Paris*, du *Saint-Laurent*, à l'élégance et au confortable de tous ses paquebots et aussi à la recherche de leur table, ne tarda pas à affirmer une supériorité qu'elle conserva longtemps.

Il faut dire qu'au début elle eut

(1) Ce navire, qui s'amarra alors en face du pavillon des Docks apporta une énorme cargaison de blé. Il fut l'objet de la curiosité publique.

l'heureuse fortune de n'éprouver aucun accident grave ; en effet on n'a à enregistrer à cette époque qu'un seul fait qui, malgré les conséquences funestes qu'il eut pour quelques passagers, fut plutôt de nature à augmenter la confiance du public dans la solidité des paquebots et l'habileté des capitaines.

Le *Pereire*, parti du Havre le 14 et de Brest le 16 janvier 1869 fut assailli, au milieu d'une tempête, à quatre jours de ce dernier port par une lame monstrueuse évaluée à plus de 700 tonnes d'eau. Ce beau steamer qui portait 200 personnes et 500 tonneaux de marchandises ne dut son salut qu'à sa solidité, à l'énergie et à l'habileté de son commandant et au sang-froid de son mécanicien. Après ce formidable coup de mer, on releva au milieu des débris 21 blessés et 4 cadavres ; deux personnes avaient été enlevées à la mer.

« La mer était monstrueuse et couvrait le navire d'embruns. Le *Pereire* était en cape, la joue de babord à la lame. Vers 2 heures 1/2 du soir, le navire reçut par babord avant un coup de mer terrible qui brisa les bastingages depuis le milieu du navire jusqu'à l'avant, endommagea l'une des cheminées, remplit d'eau les machines, les cabines, la soute à charbon, enleva deux canots et broya le rouffle depuis le milieu du navire jusqu'à l'avant. Le salon des secondes et le carré des officiers furent complètement détruits.

« La barre fut mise au vent et le na-

vire fit son abattée en fuite à la lame. Après délibération avec les principaux de l'équipage, le capitaine décida qu'il fallait, pour le bien et le salut commun, retourner en Europe. En conséquence, le paquebot fit route pour le Havre ». (Rapport du capitaine Duchesne).

« Une seconde de retard dans la manœuvre, écrivait un des passagers (1), nous étions perdus. La vague qui nous avait couverts avait enfoncé le babord du spardeck et était sortie par tribord. Après elle, une autre se soulevait qui devait nous engloutir. Le sang-froid du capitaine et son habile manœuvre nous firent échapper à ce second coup ».

Jusqu'en 1870, aucune modification ne fut apportée au service de la Compagnie sur New-York.

(1) M. Simon Camacho.

Les Paquebots transformés. — L'abordage de la « Ville-du-Havre ». — Transformation des anciens steamers. — Convention additionnelle. — La perte de l'« Europe ». — L'Abandon de l' « Amérique ».

Le service bi-mensuel de la Compagnie Transatlantique fonctionna sans interruption pendant la guerre de 1870-1871, avec une seule modification, consistant dans l'établissement, à l'aller, d'une escale à Cowes et à Southampton. Les paquebots transportèrent ainsi un grand nombre de personnes qui quittèrent la France à cette époque pour aller se réfugier en Angleterre.

En 1872 et 1873, la Compagnie apporta dans sa flotte une importante modification. Ses paquebots à roues furent transformés en steamers à hélice, et allongés, opérations qui furent effectuées à Greenock, dans les chantiers Scott. C'est après cette transformation que la *Ville-du-Havre* (ex-*Napoléon III*), l'*Europe*, l'*Amérique* (ex-*Impératrice-Eugénie*, de la ligne des Antilles), furent mis, en 1873, sur la ligne du Havre à New-York.

C'est à cette époque que se produisit, dans les circonstances les plus dramatiques, une catastrophe comparable sur certains points à celle du naufrage de *La Bourgogne*.

Dans la seconde quinzaine de novembre 1873 on commençait à concevoir des inquiétudes sur le sort de la *Ville-du Havre*, parti de New-York le 15 novembre avec 135 passagers, 200 hommes d'équipage et un complet chargement, lorsque le 1er décembre une dépêche, venant de Bristol, apporta la nouvelle d'un épouvantable désastre : ce steamer, le plus grand et le plus beau de la Compagnie, abordé en mer, par le trois-mâts anglais en fer, le *Loch-Earn*, avait coulé en quelques minutes ; 226 personnes avaient péri ; les survivants venaient d'être débarqués à Bristol par un navire américain.

Nous empruntons au rapport du commandant, le capitaine Surmont, qui était l'un des meilleurs officiers de la Compagnie, les principaux détails de cette terrible catastrophe.

Le capitaine Surmont, qui avait veillé plusieurs nuits depuis le départ de New-York, à cause du gros temps, était allé prendre quelques instants de repos dans sa cabine, laissant sur la passerelle le deuxième lieutenant, officier de quart. Le commandant sortait de sa cabine, vers deux heures du matin, lorsqu'un navire, sous toutes voiles, se montra tout à coup par le travers du paquebot. M. Surmont avait eu à peine le temps de s'élancer sur la passerelle que la *Ville-du-Havre* était abordée droit debout au corps par le travers des grands haubans. L'avant du voilier, entrant comme un coin dans le flanc du trans-

atlantique, y avait fait un trou énorme d'au moins cinq mètres où l'eau s'engouffrait ; il était évident que le navire ne pourrait flotter longtemps.

La basse carène était enfoncée, les canots 3 et 5 étaient brisés. M. Gaillard, premier lieutenant, fut aussitôt envoyé avec la baleinière a bord du navire abordeur pour lui demander l'aide de ses embarcations. Deux ou trois minutes après, le canot n° 2 était mis à l'eau sur l'ordre de M. Vié, commissaire, qui voyait le grand-mât osciller ; il fut suivi du canot n° 6. Mais presque en même temps, le grand-mât s'effondra, entraînant avec lui le mât d'artimon, écrasant le canot n° 4 et les personnes qui s'efforçaient de le mettre à la mer, broyant le canot n° 6, déjà à flot et les personnes qui le montaient. Mais déjà il n'était plus temps de songer aux embarcations car les trois quarts du navire se trouvaient envahis par l'eau. « Alors, nous nous trouvâmes tous à flot, dit le capitaine ; qui saisit une épave, qui un cordage, quand il s'en présentait. » « A cet instant, déclara plus tard M. Vié, qui s'était jeté à la nage, le navire dressa son arrière encombré de monde et coula à pic : un long cri d'angoisse et d'horreur s'éleva dans la nuit et alla déchirer l'indifférent écho de l'Océan désert. »

Il ne s'était pas écoulé, d'après le capitaine Surmont, plus de 12 minutes, et d'après le capitaine Robertson, du *Loch-Earn*, plus de dix minutes entre l'abor-

dage et la disparition du navire. Le capitaine Surmont fut recueilli au bout de vingt minutes et le second au bout d'une heure par une embarcation du navire abordeur. L'officier de quart à bord de la *Ville-du-Havre* avait disparu.

Les vingt-huit passagers et les soixante marins recueillis à bord du *Lock-Earn* y furent traités avec beaucoup d'humanité et de dévouement par le capitaine Robertson et son équipage. Ils furent transbordés, peu de temps après, sur le navire américain *Tremountain* qui les conduisit à Bristol. Les survivants de l'équipage et trois passagers furent ramenés au Havre le 4 décembre par le steamer *Alice*, de Southampton.

Une foule immense se pressait sur les jetées et sur le Grand-Quai. Les familles des marins fouillaient du regard, avec anxiété, le pont du navire. Le maire, le sous-préfet et toutes les autorités de la ville étaient présentes. Le capitaine Surmont fut reçu par M. Vandal, directeur de la Compagnie, qui le serra dans ses bras en pleurant, tandis que, dans la foule, les exclamations de joie de ceux qui retrouvaient les leurs se mêlaient aux cris de désespoir.

Un service funèbre fut célébré à l'église Notre-Dame, et une souscription publique, dans laquelle la population tout entière affirma sa solidarité avec les familles des malheureuses victimes, produisit plus de 130,000 francs.

A qui incombait la responsabilité de ce désastre ? Un certain nombre de jour-

naux étrangers commencèrent une violente campagne contre le capitaine Surmont, qu'ils accusaient d'avoir abandonné son poste et manqué à tous ses devoirs. Mais ils furent confondus par le capitaine Robertson lui-même. Cet officier, appelé à comparaître devant la Cour d'enquête de Board of Trade, à Greenwich, demanda la parole dès le début de l'audience et déclara « *qu'il désavouait publiquement les calomnies débitées par ses hommes* (1) *ou par tous autres sur la conduite du capitaine Surmont et de son équipage* ». M. Brett, barrister du *Loch-Earn*, ajouta : « *Je suis convaincu que le récit publié contre le brave capitaine français était calomnieux* ». Le président de la Commission crut devoir répondre par ces mots : « *Nous savons que le capitaine Surmont a fait son devoir et a coulé avec son navire* » (2 janvier).

Cette Commission n'examina même pas la question de responsabilité : elle se borna à constater que les gens du *Loch Earn* avaient rempli leur devoir après la collision, et qu'ils n'étaient pas blâmables d'avoir abandonné leur navire, qu'ils avaient dû quitter après le départ des naufragés de la *Ville-du-Havre*.

Le capitaine Surmont fit, de son côté,

(1) Il résulta plus tard des témoignages de plusieurs passagers que les matelots du *Loch-Earn* avaient confondu le capitaine Surmont avec une autre personne.

devant la Commission de l'Amirauté, à Paris, une déposition très modérée, après avoir fait remarquer que l'officier de quart ayant disparu, il ne pouvait témoigner que de ce qu'il avait personnellement vu. « D'après ce que j'ai pu constater, le *Loch-Earn*, auquel je présentais le travers et qui, par conséquent, n'avait rien à craindre de moi, est venu perpendiculairement me défoncer au risque de se défoncer lui-même, quand un simple coup de barre dessous (il était au plus près) aurait pu éviter cette terrible collision ». La Commission de l'Amirauté donna entièrement gain de cause au capitaine Surmont. Elle constata que la *Ville-du-Havre* s'était conformée au règlement international et avait commencé à manœuvrer dès que l'allure de ce dernier avait été reconnue ; mais que le voilier qui, d'après le règlement ne devait pas manœuvrer, se mit dans son tort et viola le règlement en changeant l'allure sur laquelle il courait et en se mettant grand largue au lieu de rester au plus près.

M. Surmont fut entièrement réhabilité, et reçut des éloges.

Ce douloureux sinistre amena la publication, dans les journaux maritimes. d'une statistique intéressante. Il y était constaté que de 1840, date de l'organisation des premiers services à vapeur, jusqu'en 1873, 48 grands steamers s'étaient perdus par échouement, collision ou incendie. La ligne Cunard n'y figurait, en 33 ans, que pour 2 paquebots

(*Africa* et *Tripoli*) ; la Compagnie Inmann (1852-1873) pour 6 ; la ligne Allan (1856-1873) pour 8 ; la ligne Américaine Collins (1852-1873) pour 2 (l'*Artic*, sombré après collision, avec 300 personnes, le *Pacific*, disparu avec 190) ; la White Star pour 1 (l'*Atlantic*, 560 victimes) ; la Royal Mail avec 15 paquebots en 32 ans. En 11 ans, les Messageries Maritimes n'avaient perdu qu'un paquebot, le *Darrien*, sous Cuba. On y évaluait à 15,000 le nombre des traversées effectuées dans l'Atlantique pendant cette période.

Il n'est jamais inutile, dans de pareilles circonstances, de produire de semblables statistiques, ne serait-ce que pour réagir contre les critiques de parti-pris et les appréciations fantaisistes qui sont trop souvent l'œuvre des haines internationales ou des jalousies de la concurrence.

⁂

Le 16 décembre 1873, une convention additionnelle, intervenue entre l'Etat et la Compagnie Transatlantique porta à quarante le nombre annuel des voyages et à 3,644,000 francs le chiffre de la subvention, soit à 44 fr. 08 par lieue marine.

C'est en prévision de ce nouveau service que la Compagnie avait commencé, et continua la transformation et l'allongement de ses anciens paquebots à roues. A l'*Europe*, à l'*Amérique*, devaient bientôt venir s'ajouter la *France*,

le *Labrador*, le *Canada*. Avec ces quatre navires et le *Pereire*, la *Ville-de-Paris*, le *Saint Laurent*, dont la carrière avait été si brillante, le service de New-York semblait doté d'une flotte de premier ordre.

Malheureusement les deux sinistres maritimes que nous allons retracer eurent pour effet de jeter, pendant un certain temps, la suspicion sur la solidité des navires rallongés, ainsi qu'une certaine défaveur sur l'ensemble du service.

Une dépêche de Queenstown, arrivée au Havre le 8 avril, annonçait que le paquebot *Europe*, parti du Havre le 26 mars et de Brest le 27, avait du être abandonné en mer, le 2 avril, avec une voie d'eau. Les passagers étaient sains et saufs et avaient été débarqués à New-York par le steamer anglais *Greece*, capitaine Thomas (Compagnie Nationale). L'*Europe*, de 5,333 tonneaux bruts et de 3,443 tonneaux nets, avait été construit à Greenock en 1864 et transformé depuis, dans les mêmes chantiers, en vapeur à hélice. Elle avait à bord 218 passagers et 2,500 tonneaux de marchandises.

Le sinistre s'était produit le 24 mars par gros temps, à 2 heures après-midi, par 49° 37' latitude Nord et 30' longitude Ouest. Apercevant le vapeur *Greece*, le capitaine Lemarié lui avait fait d'abord le signal « à l'aide de suite » puis « nous coulons bas ». Les quatre cents personnes qui se trouvaient à

bord de l'*Europe* furent transportées sur le *Greece* où ils furent traitées avec beaucoup d'urbanité. Le capitaine Lemarié quitta le dernier son navire.

Le *Greece* resta en observation pendant quelque temps, puis envoya du monde à bord de l'*Europe*, où, au dire de ces hommes, on constata six pieds d'eau dans la machine, un pied d'eau à l'avant et à l'arrière. Le *Greece* tenta de prendre l'*Europe* à la remorque, mais l'eau augmentant, le capitaine Thomas envoya à bord deux officiers, un médecin et vingt hommes, et continua sa route.

Pendant ce temps, le capitaine Lemarié qui, dit-il, n'était monté à bord du *Greece* que sous la condition qu'il serait reconduit à son navire, avec un certain nombre d'hommes, après s'être entendu pour le sauvetage avec le capitaine du *Greece*, était retenu malgré lui à bord de l'Anglais, et avait demandé en vain à prendre place à bord du canot, qui conduisit sur l'*Europe* le détachement du *Greece*.

Voici, d'ailleurs, la déclaration très catégorique que fit, à cet égard, le capitaine Lemarié dans son rapport de mer :

« Aussitôt que le *Greece* fut à petite distance, vers quatre heures du soir, je commençai le débarquement des passagers. Plusieurs fois, je me rendis dans les machines, l'eau gagnait toujours.

» Le second du navire anglais, dans son dernier voyage, monta à bord et m'engagea fortement, de la part du capi-

taine Thomas, à venir m'entendre avec lui pour surveiller mon navire jusqu'au jour, avec promesse formelle, devant mes officiers, de nous réintégrer à bord si rien n'était survenu dans la nuit.

» Arrivé à bord du *Greece*, il fut décidé que pour se rendre bien compte de la gravité de la voie d'eau, un canot, dans lequel prirent place mon second et le chef ingénieur du *Greece*, se rendrait à bord. Ils trouvèrent 7 pieds d'eau partout.

» Ensuite, je passai avec le capitaine Thomas une convention verbale, que deux de nos officiers ont parfaitement entendue, par laquelle je devais rejoindre mon navire au point du jour et ensuite prendre une détermination formelle d'abandonner l'*Europe* ou de le ramener à la voile si possible dans le port le plus voisin.

» Je passai la nuit suivante à surveiller mon navire.

» Le matin, on prépara un canot. Je voulus y embarquer avec deux de mes officiers, mais je fus repoussé.

» Le chef ingénieur du *Greece* revint annonçant qu'il y avait neuf pieds d'eau partout.

» Plus tard, un deuxième canot, commandé par le premier officier du *Greece*, partit pour s'emparer de mon navire, violant ainsi toutes les règles de l'honneur et de la loyauté.

» Je ne puis rien certifier sur l'avenir de l'*Europe*, puisqu'on m'a enlevé les moyens de m'en assurer ; mais je dois

dire, pour me défendre, que j'ai agi dans le but humanitaire de sauver les êtres confiés à ma garde, et que je l'ai fait sans arrière-pensée et avec toute la loyauté d'un honnête homme. »

Le récit du capitaine Lemarié fut confirmé par tous ses officiers. Il fut contesté formellement par le capitaine Thomas et les siens. Cependant, l'un d'eux, M. Hubbart, deuxième officier, déclara à un reporter que l'ingénieur Buck avait demandé au capitaine anglais de remorquer l'*Europe* dans un port ; que celui-ci le lui avait refusé, mais lui avait accordé la permission de se rendre à bord avec un certain nombre d'hommes pour tenter de le conduire dans un port.

— « Si vous aviez été le capitaine du *Greece*, demanda le reporter, auriez-vous osé empêcher le capitaine de l'*Europe* d'aller à bord de son navire ».

— « Certainement, repondit cet officier, je l'aurais osé, quoique je ne pense pas que je l'eusse fait. Nous avions parfaitement le droit de refuser à qui que ce soit d'aller à bord avec nos chaloupes. Ainsi même si le capitaine de l'*Europe* avait été repoussé, cet acte aurait été parfaitement légitime. Son navire était de bonne prise pour quiconque monterait à bord. »

Un grand nombre de journaux américains prirent la défense du capitaine Lemarié, notamment la *Tribune*, l'*Eagle*, de Brooklyn, et le *Herald*. Ce dernier disait, notamment, que sous l'impression récente du sinistre de la *Ville-du-*

Havre, le capitaine Lemarié avait agi sagement en songeant d'abord aux vies humaines confiées à sa garde avant de s'inquiéter du sort de son navire et des conséquences que le sinistre pouvait entraîner pour sa responsabilité personnelle.

L'officier anglais et les hommes qui s'étaient emparés de l'*Europe* faillirent d'ailleurs payer de leur vie cette audacieuse tentative. Aperçus par le steamer anglais *Egypt*, allant de New-York à Queenstown, le 4 avril, ils lui demandèrent de les prendre à la remorque. Celui-ci tenta l'opération, mais bientôt, vu le poids énorme de l'*Europe* (1), qui s'alourdissait de plus en plus, les aussières se rompirent. La mer devenait de plus en plus dure, le baromètre baissait et la situation de l'épave devenant de plus en plus dangereuse, l'*Europe* fut abandonnée. Quelques jours après, le steamer anglais *Herald-of-Morning* rencontra, flottant seule à la surface de la mer, la chambre du pilote de l'*Euroep*, ce qui indiquait que le steamer avait été définitivement englouti.

Avant qu'on eût pu être fixé complètement, au Havre, sur les détails de ce naufrage une dépêche venait, le 16 avril, apporter dans notre ville la nouvelle d'un nouveau sinistre. Le paquebot *Amérique*, capitaine Roussan, parti de New-York le 4 avril pour Brest et le Havre, avec 83 passagers, 152 hommes

(1) Il y avait 18 pieds d'eau dans la cale.

d'équipage et un complet chargement, avait dû être abandonné le 14 avril, à 80 milles d'Ouessant, coulant bas d'eau. Les passagers et l'équipage avaient été recueillis par trois navires, un Italien, un Norwégien et un Anglais. Seul, le second, M. Garay, avait péri.

L'accident de la « Ville-de-Paris ». — La suppression de l'escale de Brest.

Deux dépêches, l'une du capitaine Roussan, l'autre de l'agent de la Compagnie à Brest, annonçaient que les passagers et l'équipage de l'*Amérique* avaient été transbordés à 80 milles d'Ouessant sur trois navires à voiles, un italien, un norwégien et un anglais.

« Le navire, disaient les dépêches, avait été abandonné alors que les hublots du grand salon n'étaient plus qu'à quelques mètres de l'eau. »

Les naufragés arrivaient au Havre quelques jours après.

Le capitaine Roussan partit immédiatement pour Paris, convoqué par le conseil d'administration de la Compagnie. Tandis qu'il était en train de faire aux administrateurs le récit de la catastrophe, une dépêche fut apportée au président. Elle annonçait que l'*Amérique* venait d'arriver à Plymouth à la remorque de deux steamers anglais. Cette stupéfiante nouvelle frappa comme d'un coup de foudre le malheureux ca-

pitaine Roussan et le plongea dans le plus profond désespoir.

Voici ce qui s'était passé :

Le 14 avril, le voilier américain *Auburn* s'était mis en observation auprès de l'*Amérique* qui avait continué à flotter. Peu de temps après le steamer anglais *Spray*, allant de Newport à Gibraltar, et un autre vapeur anglais le *T.-E.-Barry* , allant de Pomaron à Garstein, s'en étaient également approchés. Une visite de l'épave fit constater 8 pieds d'eau dans les soutes et 6 pieds d'eau dans la machine ; le steamer donnait une forte gite, et l'eau entrait par plusieurs hublots qui s'étaient trouvés brisés. Il fut alors décidé que l'*Amérique* serait prise à la remorque, et c'est ainsi qu'elle arriva à Plymouth avec 12 à 14 pieds d'eau dans la cale.

L'*Amérique* fut ramenée au Havre le 4 mai et passa dans la cale sèche. La Commission d'enquête, nommée par le ministre de la marine, déclara qu'il n'existait aucune voie d'eau, mais que l'envahissement du navire devait être attribué :

1° A l'insuffisance du service d'entretien et au défaut de propreté du fonds de la cale (1) ;

2° A la connaissance imparfaite par le personnel des effets d'un arrosage abondant en même temps que des conditions de fonctionnement des engins de pompage ;

(1) La Compagnie protesta formellement contre ce reproche.

3° A l'insuffisance des moyens de pompage dont la puissance se trouvait paralysée par l'arrêt des machines;

4° A la mise du steamer en cape à un moment inopportun, cette manœuvre paralysant les moyens d'épuisement au moment on on en avait besoin;

5° A une insuffisance d'entente entre le commandement du pont et le personnel de la machine.

La Commission constata, notamment, que l'eau avait continué à entrer par les robinets situés auprès de l'arbre et ceux qui se trouvaient au-dessous des têtes de bielles; que le navire avait ainsi embarqué 170 tonneaux d'eau à l'heure; qu'en outre, par suite de la mise à la cape, il fatiguait beaucoup; qu'un seul coup de mer y avait fait entrer plus de 70 tonnes d'eau.

Le capitaine Roussan, dont la conduite, au moment du sauvetage, avait éte défendue par les passagers et les hommes de l'équipage, reçut un blâme sévère; il perdit son commandement et l'opinion publique — sous le coup de la cruelle blessure qu'avait éprouvé l'amour-propre national — se montra vis-à-vis de lui, d'une impitoyable rigueur. Aujourd'hui, au bout de trente ans, il peut être permis, sans chercher à justifier l'abandon de l'*Amérique*, de plaindre ce malheureux officier, en signalant les circonstances qui ont pu l'amener à commettre une pareille erreur. Il ne faut pas oublier que l'abordage de la *Ville-du-Havre,* la confusion inévitable

qui s'était produite au moment du sauvetage, les attaques aussi violentes qu'injustes dont le capitaine Surmont avait été l'objet, avaient laissé une impression profonde dans l'esprit des commandants des paquebots. Bien plus, parmi l'équipage de l'*Amérique* se trouvaient quelques officiers et marins provenant de la *Ville-du-Havre*, notamment M. Garay, second capitaine, excellent officier, qui, par une déplorable fatalité, se noya au moment où il s'embarquait dans l'un des canots. C'est ce qui peut expliquer les craintes exagérées du commandant et le souci qu'il a eu, avant tout, de sauver les passagers et ses hommes.

Qu'on se représente aussi combien est angoissante, en pareil cas, la situation d'un de ces commandants, partagé entre ce que commande l'honneur d'un marin, son attachement à son navire, et le souci des existences humaines dont il est responsable ! Si la faute nautique et le défaut de perspicacité du capitaine Roussan sont évidents, les considérations humanitaires qui l'ont guidé n'en doivent pas moins atténuer sa responsabilité morale.

La Cour de l'Amirauté anglaise fixa à 750,000 fr. l'indemnité de sauvetage due aux trois navires sauveteurs.

Ce sinistre, suivant d'aussi près celui de l'*Europe*, donna lieu, dans la presse, aux plus vives controverses. Les paquebots rallongés furent incriminés comme incapables de tenir la mer

par gros temps et susceptibles de se disjoindre au moindre choc (1) ou sous l'effet d'une forte pression des lames.

La Compagnie fit remarquer que tous les paquebots transformés avaient été visités : 1° par une Commission du Lloyd Anglais ; 2° par une Commission officielle en France ; 3° par une Commission spéciale, instituée au Havre, comptant parmi ses membres MM. Quinette de Rochemont, Normand, Nillus, et n'avaient donné lieu à aucune observation ; elle ajouta qu'elle n'avait fait que suivre l'exemple donné par un grand nombre de Compagnies anglaises qui, jusqu'ici, n'avaient eu qu'à se louer de ces transformations, au nombre de 26 ; qu'enfin, *La-France*, encore sur chantier, examinée après la perte de l'*Europe*, avait été reconnue en parfait état de navigabilité.

A la suite de ces pénibles événements, le commandement du paquebot *La-France*, qui entra en service quelque temps après, fut confié à M. Trudelle, lieutenant de vaisseau, qui fut le premier officier de la Marine nationale pourvu d'un commandement sur cette ligne.

Les sinistres de l'*Europe* et de l'*Amérique* avaient, en effet, ébranlé la confiance du public dans le commandement

---

(1) Le capitaine Lemarié avait déclaré que son navire avait talonné en sortant du Havre, mais qu'aucune voie d'eau n'y avait été constatée avant la tempête dont il fut victime quelques jours après.

et l'introduction d'un élément nouveau fut décidée dans le but de rassurer l'opinion.

On s'était demandé si certains capitaines, excellents marins, mais encore peu habitués à manœuvrer des masses aussi compliquées, aussi encombrées de monde, n'étaient pas exposés à se trouver débordés dans des circonstances difficiles. Il faut ajouter qu'en général, on n'avait pas confiance dans la solidité de navires rallongés, contre lesquels s'était établie une légende, même avant leur entrée en service.

L'avenir devait établir, d'ailleurs, que ces préjugés n'étaient pas fondés. D'autre part, plusieurs événements de mer vinrent réhabiliter les commandants des paquebots aux yeux du public. On peut s'étonner, aujourd'hui, de la fréquence de ces événements, mais il ne faut pas oublier que, de 1873 à 1881 ou 1882, les bourrasques et les coups de vent se succédèrent dans l'Atlantique et dans la Manche avec une fréquence extraordinaire, alors qu'on a pu observer que, depuis une vingtaine d'années, ces troubles atmosphériques sont infiniment moins fréquents.

C'est ainsi que la *Ville-de-Paris*, capitaine Danré, partie du Havre le 27 et de Brest le 29 août 1874, fut assaillie le 7 septembre, à 500 milles de New-York, par un cyclone qui l'enveloppa pendant dix heures. Tout ce qui était sur le pont fut rasé, la cabine du capitaine balayée d'un seul coup, la passe-

relle démolie, des embarcations broyées, le ventilateur enlevé, le fanal du grand mât, placé à 60 pieds de haut, emporté par la tourmente.

Pendant cette effroyable tempête, le capitaine Danré resta à son poste, impassible au milieu des débris. Au moment où la passerelle fut emportée, un matelot qui se trouvait à côté de lui pour transmettre ses ordres perdit pied et s'accrocha à la cravate du capitaine. La cravate céda, et le malheureux fut enlevé ; on lui jeta une bouée à laquelle il s'accrocha, puis il se cramponna désespérément aux débris de la cabine du capitaine ; mais la mer était tellement furieuse qu'on dut l'abandonner. Quelques instants après, le capitaine Danré fut roulé par une lame, mais au moment où celle-ci l'enlevait, il eut la tête prise entre deux barres du garde-corps, ce qui l'empêcha d'être emporté. Il se releva couvert de contusions, avec un bras fracturé, mais n'en resta pas moins à son poste jusqu'à New-York. Le second, M Marchand, eut un bras cassé, plusieurs marins furent blessés.

Le *Courrier des Etats-Unis*, auquel nous empruntons ces détails, et un grand nombre de journaux américains, firent le plus vif éloge du capitaine Danré et de son équipage et, avant de quitter le bord, les passagers lui adressèrent, dans les termes suivants, les remerciements les plus chaleureux :

« Nous pensons que nous devons tous notre salut, Dieu aidant, à la noble

conduite et à l'habileté du capitaine Danré, des officiers et de l'équipage et nous ne voulons pas quitter leur navire sans leur donner un témoignage public de notre reconnaissance ».

A la fin de l'année 1874, l'escale de Brest fut supprimée, après une expérience de 8 années. Etablie en remplacement de celle de Cherbourg, prévue par le cahier des charges, à la suite de la création du port de commerce de Brest et aussi parce qu'on croyait que les passagers préféraient s'épargner quelques heures de mer, au prix d'un long trajet en chemin de fer, cette escale n'avait donné que de détestables résultats.

L'escale de Plymouth. — Nouvelle Organisation du Service.

L'escale de Brest mettait, au point de vue des transports des passagers et des dépêches, la ligne française vis-à-vis de la Compagnie Hambourgeoise, dont les paquebots partaient du Havre le même jour, dans un état regrettable d'infériorité. Elle était fort peu goûtée des passagers, qui préféraient s'embarquer ou débarquer au Havre. C'est ainsi que, pendant la dernière année, sur 4,293 passagers, 314 seulement allèrent s'embarquer à Brest, et qu'au retour, sur 3,181 passagers, 798 seulement descendirent dans ce port. Les

six septièmes des voyageurs préféraient subir l'escale de Brest qu'en profiter. En ce qui concerne les marchandises, les résultats de l'escale étaient encore plus pitoyables. En 1873, elles se montaient en totalité à 1,500 tonnes de sardines à l'huile embarquées à Brest : il n'y avait été, au cours de la même année, absolument rien débarqué.

Enfin, ce qui est plus grave, elle avait entraîné un nombre d'accidents des plus sérieux.

En 1866, le *Pereire* inaugurant le service bimensuel entre le Havre, Brest et New-York, avait été pris par la brume à l'ouvert du chenal du Four : cherchant à contourner Ouessant, il se trouva entraîné dans le chenal du Fromwer et faillit s'y perdre, et c'est de roche en roche que, dans ce chenal très difficile, le capitaine finit par tirer son navire du péril. Il s'agit là d'un incident qui n'a pas entraîné de dommages et qui cependant aurait pu avoir des conséquences désastreuses.

En 1870, un accident beaucoup plus grave était arrivé au *Pereire*, à son retour de New-York ; ce navire avait brisé la partie arrière de sa quille sur un rocher du plateau des Pierres-Vertes.

En 1873, toujours en revenant de New-York, le *Pereire*, lancé à toute vitesse, passait par dessus la chaussée de Sein, y brisait son étrave et 5 mètres de sa quille. Si ce navire ne sombra pas, ce ne fut que grâce au ciment du fond de cale qui avait empêché l'eau de pénétrer

dans le navire en trop grande abondance.

En 1874, dans la dernière escale que fit ce navire à Brest, venant de New-York, par temps de brume, le *Pereire*, trompé par un feu qui paraissait rouge au pilote, à cause du brouillard, et qui était blanc, courait à toute vitesse sur la chaussée de Sein, lorsque l'officier de quart s'aperçut tout d'un coup, à certains indices, de l'approche des récifs, fit renverser la vapeur et stopper à quelques mètres des rochers.

En 1873, un accident à peu près de même nature faillit arriver au steamer le *Lafayette*, qui revenait de New-York.

Ce navire se trouvait aux abords d'Ouessant, dont il avait pris connaissance.

Une brume étant survenue, le navire emporté par le courant se trouvait, au bout d'un certain temps, à la grande stupéfaction du capitaine, à l'entrée de la Manche.

Ces faits nous ont été rapportés, au moment de la discussion de la convention de 1898, par M. Pierre d'Hauterive, ancien commandant du *Labrador*, ancien second du *Pereire*.

Les brumes ou les temps pluvieux et bouchés, joints aux courants violents transversaux et aux récifs (les rochers de Portsall, les Pierres Noires, les Pierres Vertes au Nord, les écueils de la Chaussée de Sein au Sud) rendent l'atterrissage de Brest particulièrement

dangereux pour les steamers à grande vitesse. La protection qu'ils donnent aux abords de notre grand port de guerre, par suite de ces difficultés mêmes, constituent des entraves pour la navigation transatlantique qui se trouve placée dans l'alternative de les braver, en courant les plus grands dangers, ou de perdre un temps précieux à chercher leur route.

L'escale de Brest fut remplacée par celle de Plymouth (1876-1878). Mais cette tentative de concurrence aux lignes anglaises ne put réussir, par suite des difficultés administratives de toute espèce qui furent faites à nos paquebots. Les Anglais nous ont donné là une leçon dont nous aurions dû profiter, au lieu de mettre à la disposition des lignes étrangères, dans le port de Cherbourg, les plus grandes facilités pour permettre aux Allemands et aux Américains de faire à notre ligne française la plus redoutable concurrence.

De 1874 à 1883, la Compagnie Générale Transatlantique mit en service, sûr la ligne de New-York, la *France*, le *Labrador*, le *Canada*, le *Saint-Laurent*, pourvu de nouvelles chaudières, la *Ville-de-Paris*, le *Pereire* et l'*Amérique*, après réparations. Le commandement de ce dernier paquebot fut confié au lieutenant de vaisseau Pouzols.

A son premier voyage, l'*Amérique* transporta les commissions française, belge et russe à l'Exposition de Philadelphie. Au cours d'une réception qui

eut lieu à bord, avant le départ du Havre, M. Pouzols remercia ces passagers de marque de la confiance qu'ils avaient bien voulu mettre en lui et en son navire. « Cette confiance, dit-il, fut jadis, hélas ! fort ébranlée, mais, cette fois, elle sera justifiée. La présence de tant d'hôtes distingués nous portera bonheur ; désormais, tout le monde voudra traverser sur l'*Amérique* ; pour ma part, je vous prédis une traversée non seulement sûre mais agréable. »

Les lieutenants de vaisseau Sanglier, Santelli, Delaplane, Servan, et le capitaine de frégate Joucla furent successivement appelés dans la suite à prendre le commandement du *Labrador*, de la *Ville-de-Paris*, du *Pereire*, du *Saint-Laurent*, de l'*Amérique*.

L'accident du St-Germain. — « La Normandie ». — L'adjudication de 1883. — Les quatre paquebots de 1886 : « La Bourgogne ». « La Gascogne ». « La Champagne ». « La Bretagne ». — Progrès des lignes étrangères.

Aucun événement important n'est à mentionner pendant la période de 1875 à 1882, à l'exception de la mise en service du *Saint-Germain* et de l'événement maritime dans lequel il faillit disparaître en 1876.

Ce steamer (ex-*Lessing*), acheté à la Compagnie Hambourgeoise Américaine, fut mis, en 1876, sur la ligne de New-York, sous le commandement du capitaine Reculoux.

Il ne donna point de brillants résultats sous le rapport de la vitesse, il resta bien en arrière des autres paquebots de la Compagnie. Néanmoins, la solidité de sa construction fut mise à l'épreuve et démontrée en septembre 1876.

Parti du Havre le 9, il fut assailli le 17 septembre par un ouragan d'une violence extrême, dans les parages de Terre-Neuve ; le *Saint-Germain* eut la mèche de son gouvernail brisée. Le capitaine Reculoux chercha à gagner Saint-Jean-de-Terre Neuve et à établir un gouvernail de fortune. Mais cette

tentative échoua, et le navire resta, jusqu'au 19, en proie à la fureur de la mer. Ce jour là, on aperçut le steamer anglais *England*, capitaine Thomson, de Liverpool, et, sur les demandes instantes des passagers, le capitaine Recuoux lui demanda de prendre à son bord les passagers et les malles. Le capitaine Thomson, qui se conduisit dans cette circonstance avec autant d'humanité que de délicatesse, s'empressa d'accéder à ce désir et accepta également de remorquer le *Saint-Germain* sans imposer aucune condition au capitaine Recuoux, l'indemnité devant être débattue plus tard entre les deux Compagnies. « Le capitaine Thomson, dit M. Recuoux, se conduisit, dans cette circonstance, comme si le *Saint Germain* avait été un navire de sa Compagnie. »

L'*England* et le *Saint-Germain* arrivèrent à bon port à Saint-Jean-de-Terre-Neuve.

Le *Saint-Germain* fut affecté ultérieurement de préférence aux lignes des Antilles, de même que le *Ferdinand-de-Lesseps*, qui ne fit que de très rares apparitions sur la ligne de New-York.

En 1880, la Compagnie Générale Transatlantique, en présence des progrès considérables réalisés à l'étranger, décida la mise en chantier d'un paquebot de dimension et de vitesse dépassant de beaucoup celles de ses autres navires. Le nouveau steamer reçut le nom de *La Normandie*. Il était destiné à réduire de 11 à 9 jours la durée

des traversées, et ses dimensions dépassaient de beaucoup celles de ses prédécesseurs. Ce paquebot a, en effet, 140 mètres de longueur, 15 mètres 20 de largeur, 11 mètres 40 de creux, 7 mètres 50 de tirant d'eau. La passe n'avait pas encore à cette époque la profondeur à laquelle elle a été portée depuis. Aussi, pour faciliter sa sortie en morte eau, lorsque la levée serait forte, le tirant de *La-Normandie* pouvait, à l'aide du jeu des water-ballast, être réduit à 7 mètre 10 dans le port, puis augmenté après la sortie dans la partie arrière, afin de permettre à l'hélice d'exercer toute son action.

La-Normandie devait donner 16 nœuds 15 aux essais, et 14 nœuds 5 en service.

Mais cet excellent navire dépassa de beaucoup les prévisions.

Parti du Havre le 5 mai 1883, sous le commandement de M. Servan, à huit heures du matin, il arriva à New-York le 13, à 6 heures du soir. Au retour, il quitta New-York le 23 mai à 4 heures et arriva au Havre le 1er juin à 5 heures, ayant ainsi franchi 3,200 milles, en tenant compte de la compensation de temps, en 212 heures 1/4, ce qui représente une vitesse de 15 nœuds 1/4 à l'heure.

Malgré ces brillants résultats, il était évident qu'un seul paquebot ne pouvait suffire, mais la Compagnie Transatlantique hésitait à se lancer dans des constructions nouvelles, à une époque aussi

rapprochée de l'expiration de son contrat, d'autant plus que la question de mise en adjudication des services Transatlantiques était déjà agitée.

Le gouvernement fut, en effet, amené, par la loi du 24 juin 1882, à mettre en adjudication les services maritimes postaux des Etats-Unis, des Antilles et du Mexique, divisés en deux lots. L'adjudication eut lieu le 23 juillet suivant pour la ligne des Etats-Unis, et le 3 décembre de la même année, pour le réseau des Antilles. La Compagnie Transatlantique resta concessionnaire de l'ensemble du service pour une nouvelle période de 15 ans, dont le point de départ fut reporté au 22 juillet 1886. Pour le premier lot (ligne du Havre à New-York), deux soumissionnaires s'étaient présentés : M. Eugène Pereire, président de la Compagnie Générale Transatlantique, et M. Bernard, directeur de la Banqne Maritime.

M. Pereire fut déclaré adjudicataire avec une subvention de 5,480,000 fr. M. Bernard avait déposé une soumission de 8,450,000 (49 fr. 60 par lieue marine). Le service sur New-York devenait hebdomadaire, la vitesse en moyenne annuelle était portée de 11 nœuds 1/2 à 15 nœuds. En outre, afin d'inviter le concessionnaire à faire construire des navires rapides, une prime de vitesse lui était allouée en sus de la subvention fixe. Le taux de cette prime était fixé à 12 fr. par tonneau de jauge brut et par dixième de nœud d'accélération de vi-

tesse au-delà de 15 nœuds avec maximum de 1,200,000 fr. par an (1).

C'est à la suite de cette adjudication que la Compagnie Générale Transatlantique décida la mise en chantier de quatre nouveaux paquebots à grande vitesse, du même type : 1° *La-Bourgogne* et *La-Gascogne*, qui furent commandés aux Forges et Chantiers de la Méditerranée, à La Seyne ; 2° *La-Champagne* et *La-Bretagne* qui furent exécutés à Penhoët, dans les Chantiers de la Compagnie.

Bien qu'il ne rentre pas dans le cadre de cette étude sur *les Anciens Paquebots entre le Havre et New-York*, de retracer la carrière de ces steamers, encore en service, ni de ceux qui ont été achetés ou construits depuis, nous croyons cependant devoir, en ce qui les concerne, entrer dans quelques détails, pour qu'il soit possible d'établir des comparaisons entre le passé et le présent.

Voici les dimensions des paquebots du type de 1886 : Longueur, 150 mètres ; largeur, 15 mètres 86 ; creux, 11 mètres 70. Tonnage brut, 6,800. Tirant d'eau, 7 mètres 32. Déplacement, 10,000 tonneaux ; puissance, 8,000 chevaux. Ils attinrent aux essais une vitesse de 18 nœuds et donnèrent, en moyenne annuelle, de 16 à 17 nœuds.

La-Bourgogne, sous le commande-

---

(1) Ce maximum est atteint depuis 1892. Le taux de la subvention, prime comprise, ressort ainsi à 60 fr. 40 par lieue marine,

ment de M. Frangeul, inaugura le nouveau service par une traversée des plus brillantes. Partie du Havre le 19 juin, à 11 heures 1/2 du matin elle était signalée en vue de Fire Island le 26 juin, à 8 heures du soir, ayant ainsi accompli la traversée en sept jours 13 heures (en tenant compte de la différence de longitude). *La-Bourgogne* gagnait ainsi 14 heures 1/2 sur *La-Normandie*. C'était un fort beau succès, à la fois pour les Forges et Chantiers, la Compagnie Transatlantique et le capitaine Frangeul.

La presse américaine se répandit en éloges. Le *Commercial Advertisser* constata qu'avec des paquebots comme *La-Bourgogne*, la Compagnie Transatlantique pouvait disputer la suprématie aux Anglais. « La traversée de *La-Bourgogne*, disait le *Mail and Express*, la place immédiatement après l'*Etruria* de la Compagnie Cunard. « John Bull, ajoutait humoristiquement ce journal, a la confiance de tout le monde comme bon marin, mais l'art du marin n'est pas tout dans les traversées de l'Atlantique. Une bonne cuisine est d'une merveilleuse assistance en l'affaire et dans cette sphère les Français conserveront facilement leur supériorité ».

La-Champagne, commandée par le lieutenant de vaisseau Traub, effectua le 2me départ. Parti du Havre le 31 juillet, à 9 heures 1/2 du matin, elle arriva à New-York le 8, à 2 heures du matin.

Le troisième paquebot mis en service fut *La-Gascogne* (commandant Santelli).

Il fit sa première traversée du Havre à New-York entre le 18 septembre midi et le 26 à 3 heures du soir.

Enfin, le quatrième, *La-Bretagne* (commandant de Jousselin), quittait le Havre le 16 octobre, à 11 heures du matin et arrivait à New-York le 24, à 5 heures du soir.

La-Normandie, commandée par M. de Kersabiec, compléta ce service qui, par la rapidité de l'ensemble de ses paquebots et leur remarquable régularité, donna, pendant quelque temps, la supériorité au service français sur ses rivaux.

Progrès des lignes étrangères. — « La Touraine ». — La Convention de 1898.

Les lignes étrangères reprirent l'avantage au bout de quelques années, et, en 1891, l'*Umbria*, le *Servia*, l'*Etruria*, de la ligne Cunard, un certain nombre de steamers du Norddeutscher Lloyd (*Havel, Spree*, etc.), le *Teutonic*, de la White-Star, et le *City-of-Paris*, réalisèrent des vitesses égales ou supérieures à celles des paquebots français.

En 1891, le *Teutonic* et le *City-of-Paris* effectuaient déjà la traversée de l'Océan, de Queenstown à New-York, en 5 jours 19 heures (20 milles à l'heure).

C'est alors que la Compagnie Transatlantique fit construire à St-Nazaire et

mit en service en 1891 le paquebot *La Touraine*, de 159 mètres de long, 29 mètres de large, 11 mètres 80 de creux, déplacement 11,625 tonneaux et pourvu d'une machine pouvant développer une puissance de 12,000 chevaux-vapeur. La vitesse constatée aux essais s'éleva à 19 nœuds 16. Toutefois, une modification apportée dans la ventilation des chaufferies lui permit d'effectuer une traversée du Havre à New-York en 161 heures 52 minutes, ce qui représente une vitesse de 19 nœuds 59. Pendant plusieurs années sa moyenne annuelle a été légèrement supérieure à 18 nœuds.

Mais ce paquebot fut vite dépassé par le *Campania* et le *Lucania* (Cunard), avec 22 nœuds aux essais et 20 nœuds en moyenne annuelle ; par le *Saint-Louis* et le *Saint-Paul* (American Line), qui ont effectué des traversées à 21 nœuds entre Southampton et New-York ; par le *Colomlia*, le *Normania* (1), l'*Augusta-Victoria*, le *Fürst-Bismarck*, de la Compagnie Hambourgeoise Américaine, et, plus tard, par le *Kaiser Wilhem-der-Grosse* et le *Kaiser-Friederich*, du Norddeutscher Lloyd.

---

(1) Le *Normania*, acheté par les Espagnols pour faire le service de croiseur auxiliaire, sous le nom de *Patrioto*, pendant la guerre Hispano-Américaine, a été acquis depuis par la Compagnie Générale Transatlantique et est devenu l'*Aquitaine* (18°9). La Compagnie a été autorisée à le mettre en service pendant 30 mois sur la ligne de New-York.

C'est alors que fut mise à l'étude et que fut votée, plus tard, en 1898, la convention, actuellement en vigueur, avec la Compagnie Générale Transatlantique.

Rappelons, sans entrer dans les détails, qu'elle fixe la vitesse *minima* à réaliser en moyenne annuelle : 1° à 15 nœuds du 1er avril au 30 juin 1900 ; 2° à 17 nœuds du 1er juillet 1900 au 31 mars 1903 ; 3° à 18 nœuds 3, à partir du 1er avril 1903, c'est-à-dire après la mise en service des trois premiers paquebots indiqués dans la convention ; 4° à 19 nœuds, à partir de l'entrée en ligne éventuelle du quatrième paquebot.

La distance servant de base à l'appréciation de la vitesse est comptée depuis l'instant où le paquebot se trouve dans l'alignement des feux de la Hève jusqu'au moment où il passe au méridien du phare de Sandy-Hook, et inversement.

Le montant de la subvention annuelle, fixé à 5,480,000 fr. par la convention de 1883, sera réduit à 5 millions de 1901 à 1911. D'autre part, une prime de 25 fr. par tonneau de jauge brute et par dixième de nœud d'accélération est allouée au concessionnaire, à partir de la mise en service du premier paquebot neuf, lorsque les vitesses indiquées plus haut seront dépassées. Le maximum de cette prime, qui était antérieurement de 1,200,000 fr., a été élevé à 1,680,000 fr.

Trois paquebots neufs, devant réaliser aux essais une vitesse minima de

22 nœuds, sont indiqués dans la convention comme devant être mis en service, savoir : 2 en 1900, le 3e en 1903.

Enfin, la construction d'un quatrième peut être exigée si, en 1905, la vitesse réalisée en moyenne annuelle sur la ligne postale du Havre à New-York est inférieure de 10 0/0 à celle réalisée en moyenne annuelle sur l'une des lignes concurrentes étrangères.

Nous n'émettons, quant à présent, aucune appréciation sur le nouveau paquebot *La-Lorraine*, les conditions dans lesquelles il a été mis en service et celles dans lesquelles il a effectué sa première traversée ne permettant pas de formuler, en ce qui le concerne, de jugement définitif. Disons seulement que, d'après la vitesse exigée aux essais, il y a lieu d'espérer que les paquebots de ce type parviendront à faire le trajet en 6 jours 1/2 environ.

Nous n'avons fait allusion, d'ailleurs, aux paquebots actuellement en service que pour permettre d'établir, au point de vue de la vitesse, des comparaisons entre les diverses périodes du passé et l'époque actuelle.

Il est intéressant, d'autre part, d'indiquer les consommations de charbon et la dépense d'exploitation des paquebots des différents types pour un voyage du Havre à New-York, aller et retour. Nous citerons, à cet égard, les renseignements qui furent donnés au Parlement, au moment de la discussion de la Convention de 1898 :

Types	Vitesse	Charbon	Dépenses d'exploitation
—	—	—	—
Labrador......	11 n. 70	1.150 tx	180.000 fr.
La-Normandie.	15 » 15	2.350 »	280.000 »
La-Champagne.	16 » 50	2.750 »	297.178 »
La-Touraine...	18 » 10	3.700 »	358.635 »
La-Lorraine... (prévisions)...	20 » —	5.100 »	468.270 »

La dépense d'exploitation s'élèverait à 544,000 fr. pour un paquebot d'une vitesse de 21 nœuds en service.

CONCLUSION.

Il convient, à la fin de cette étude, de jeter également un regard d'ensemble sur le passé, en ce qui concerne la durée des traversées entre notre port et New-York de 1815 à 1886.

Cette comparaison peut être résumée dans les indications suivantes :

VOILIERS

Périodes et Dates	Durée moyenne		Minimum
—	N.-Y.-H.	H.-N.-Y.	—
	jours	jours	jours
1815-1822.........	35	45	26 24 21 20
1822-1830.........	30	40	20 19
1830-1865.........	25	35	17 15 13

VAPEURS

	Durée moyenne	Minimum
1847. Frégates fr. à roues.........	16 à 18 jours	13 jours ½
1848. United States (amer.).........	15 »	14 »
1850-51. *Franklin, Humbolt* (amer)	13 à 14 »	11 » ½
1855. *Fulton, Arago* (amer)......	12 à 13 »	11 » ½
1860. *Vanderbilt*, (amer.)........	11 » ½	11 »
1864. *Woshington, Lafayette* (fr).	13 à 12 » ½	12 »
1865. *Pereire, V.-de-Paris* (fr.)..	10 » ½	9 j. 4 h. (1)
1875. *Labrador*...	11 »	
1883. *Normandie*.	9 »	212 h. 11 m.
1886. *Bourgogne*.	8 »	7 j. 13 h.
1891. *Touraine*...	7 » ½	161 h. 5 m.

(1) Cette traversée a été effectuée de Brest à New-York.

En dehors de cette comparaison de la durée des traversées depuis 1815 jusqu'à nos jours, il y a d'autres enseignements à tirer de l'étude rétrospective à laquelle nous venons de nous livrer.

Il en résulte, en premier lieu, que sans aucun effort particulier, par la force même des choses, et malgré l'insuffisance que présentait, à certaines époques, son entrée et ses bassins le port du Havre a toujours été et est demeuré le port d'attache nécessaire, obligatoire, du service postal transatlantique sur New-York. Et ce n'est pas seulement dans ce fait que, depuis les déclarations si catégoriques de M. de Salvandy en 1840, jusqu'à celles de MM. Henry Boucher et Charles Roux ministres et rapporteurs parlementaires l'ont proclamé à chaque renouvellement de concession, que nous en trouvons la preuve, c'est aussi — ce qui est encore plus topique — dans cette constatation que toutes les lignes étrangères, à voiles ou à vapeur qui ont fait le service postal entre la France et les États-Unis avant que la Compagnie Transatlantique n'eut définitivement établi sa suprématie, ont toujours choisi le Havre comme point de départ et d'arrivée sur le littoral Français.

Il en appert, en second lieu, que l'expérience de l'escale de Brest est faite — et dans des conditions qui ne peuvent permettre raisonnablement de la rétablir — et, à plus forte raison, de fixer dans ce port le point de départ de la

ligne transatlantique. Sans doute, le transport des marchandises joue aujourd'hui un rôle bien moins considérable qu'autrefois, dans le fonctionnement d'un service à grande vitesse. Mais il est à remarquer qu'aucune Compagnie n'a encore tenté d'affecter uniquement ses navires au transport des voyageurs et de la poste, et que même en admettant, au surplus, qu'on en arrivât là, les inconvénients que présente l'atterrissage de Brest pour les paquebots extra-rapides n'ont pas diminué, car si le balisage est aujourd'hui mieux fait, si l'éclairage des abords de Brest a été perfectionné, si la durée du trajet en chemin de fer a été diminuée, les brumes, les courants, ainsi que les écueils dans leur immuable fixité, constituent des dangers ou des causes de retard dont l'importance s'est accrue et s'accroitra encore avec les progrès et nécessités de la vitesse.

Il est d'ailleurs à noter qu'aucune compagnie étrangère n'a cru devoir choisir Brest, soit comme tête de ligne, soit comme port d'escale pour un service de voyageurs.

On doit en conclure aussi que, si jamais, par suite d'une inexplicable aberration, la tête de la ligne de New-York était placée ailleurs qu'au Havre, les Compagnies étrangères se précipiteraient sur notre port avec avidité, d'abord avec leurs paquebots de vitesse moyenne, et ensuite, lorsque les travaux en cours d'exécution seront ter-

minés, avec leurs plus grands steamers. Ce serait la ruine du service français, et si l'erreur, une fois reconnue, était réparée, le courant aurait été détourné, et Dieu sait le temps qu'il faudrait pour le rétablir !

On devra remarquer enfin que, dans le passé, notre port a été, presque toujours, en retard sur les progrès de la navigation ; qu'il en est encore fâcheusement ainsi, et que rien ne doit être négligé pour que les travaux actuellement en cours nous mettent, enfin, en mesure de recevoir à toute heure les plus grands paquebots français projetés.

Imp. du JOURNAL DU HAVRE (A. Lachèvre), 11, quai d'Orléans.

2

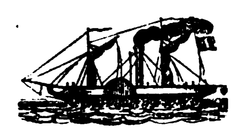
2

LES
PREMIERS BATEAUX
A Vapeur
AU HAVRE

PAR

Louis BRINDEAU

Directeur Politique du " JOURNAL DU HAVRE "



Articles publiés dans le *Journal du Havre* des 4. 5. 7, 10, 12, 14, 16, 19, 25, 26, 31 Janvier, 2, 4, 7. 9, 13 et 14 Février 1901.

HAVRE

Imp. du JOURNAL DU HAVRE (A. Lachèvre), 11, quai d'Orleans

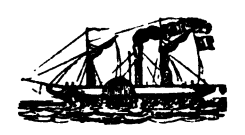
1901

LES
PREMIERS BATEAUX
A Vapeur
AU HAVRE

PAR

Louis BRINDEAU

Directeur Politique du " JOURNAL DU HAVRE "



Articles publiés dans le *Journal du Havre* des 4. 5, 7, 10, 12, 14, 16, 19, 25, 26, 31 Janvier, 2, 4, 7, 9, 13 et 14 Février 1901.

HAVRE

Imp. du JOURNAL DU HAVRE (A. Lachèvre), 11, quai d'Orleans

—

1901

LES

Premiers Bateaux à Vapeur

AU HAVRE

Le 19 mars 1816, la *Feuille d'Annonces Maritimes du Havre* mentionnait l'entrée dans notre port, dans la journée du 18, « d'un bateau anglais venant » de Londres, naviguant au moyen d'une » mécanique à vapeur et sans le ser- » vice des voiles, et devant, dit-on, se » rendre à Paris ». La *Feuille* ajoutait, dans son numéro du lendemain : « Le bateau à vapeur dont nous avons » parlé dans notre numéro d'hier est le » paquebot français *Elize*, allant de Lon- » dres à Paris, et naviguant à la seule » aide d'une machine à vapeur : il est » entré au Havre après vingt heures de » traversée et part aujourd'hui, à une » heure, pour sa destination ultérieure ».

L'*Elize*, qui eut l'honneur d'effectuer la première traversée d'Angleterre en France à l'aide de la vapeur seule et qui fut en même temps le premier stea-

mer que reçut le port du Havre, avait été acheté à Londres pour un service sur la Seine par la Compagnie PAJOL, qui se disposait à faire concurrence à celle qu'avait fondee, quelques mois auparavant le marquis de Jouffroy (1).

L'*Elize* n'avait que 16 mètres de long sur 6 de large et la force de sa machine n'était que de dix chevaux. Ce bateau n'en fut pas moins considéré comme une merveille, et lorsqu'il sortit du Havre le 21 mars, pour remonter la Seine, une foule considérable se rendit sur la jetée Nord.

« Le bateau à vapeur, parti hier du Havre » — disait la Feuille d'Annonces du 22 mars — « est en ce moment, neuf heures du matin, au port de Rouen, ou l'on peut juger, par ses manœuvres, de la vivacité de ses mouvements ». A Rouen, le passage de l'*Elize* fut chaleureusement fêté. « Les dames de la Halle » — dit M. Frédéric de Coninck — « allèrent en procession au passage du pont pour offrir au capitaine un énorme bouquet ». A Paris, la réception fut absolument enthousiaste. Nous en avons retrouvé le récit, ainsi qu'une description et des appréciations sur le nouveau navire, dans le *Moniteur Universel* du samedi 30 mars 1816, dont nous croyons devoir reproduire l'article in-extenso, afin de ne lui rien enlever de son originalité :

(1) Inventeur du pyroscape qui, en 1783, fit, pendant un an et demi, un service régulier sur la Saône.

« Le public s'était porté avec empressement sur les quais, depuis la barrière de la Conférence jusqu'au quai Voltaire, où devait se garer le bateau à vapeur, dont l'arrivée, annoncée depuis quelques jours, était fixée à hier deux heures. Plusieurs salves des deux pierriers, placés sur l'avant du bâtiment, ont annoncé son entrée dans Paris et indiqué sa marche.

» L'attente du public n'a pas été frustrée. Il a vu avec satisfaction que sa marche surpassait de vitesse tout ce que les moyens connus pouvaient offrir. Malgré larapidité du courant, bien plus fort sous les arches des ponts, sa marche parfaitement égale n'a été que de 34 minutes depuis la station qu'il a faite vers le milieu du Cours la Reine jusqu'au lieu de son arrivée (cette espace est de 1,000 toises, ce qui donne par lieue de 2,500 toises, 1 heure 24 minutes).

» Ce bâtiment a de 48 à 50 pieds de long sur environ 16 pieds dans la plus grande largeur : il a la forme d'un bateau pêcheur. Les tuyaux du fourneau et de la chaudière s'élèvent au centre, à la place du grand mât, à une hauteur d'environ 18 pieds au-dessus du pont et s'abaissent à volonté pour faciliter le passage des ponts. La vapeur donne, par des moyens qui nous sont inconnus, le mouvement à deux roues placées sur les flancs du bateau qui le forcent à remonter. Sa quille, qui est très applatie, lui facilite la navigation dans une eau très peu profonde.

» De nouvelles décharges et des cris de « Vive le roi ! » poussés par l'équipage et répétés par le public nombreux qui bordait les quais, ont annoncé son passage sous le Pont-Royal et couronné l'arrivée de ce bâtiment qui promet de grands avantages pour la navigation intérieure et pour le transport par eau, l'une des charges les plus pénibles et les plus dispendieuses pour le commerce. »

Ajoutons que Louis XVIII se tenait, à l'arrivée de l'*Elize*, à l'une des fenêtres des Tuileries donnant sur la Seine. Le vieux roi n'était point fâché, sans doute, de donner ainsi un encouragement public à la navigation à vapeur que le Premier Consul avait méconnue lors qu'il repoussa en 1803, les offres de Fulton qui avait cependant fait naviguer, à cette époque, avec un plein succès, un bateau à vapeur auquel il avait appliqué le système de Watt.

Il y avait, toutefois, des circonstances atténuantes au refus opposé à Fulton, d'abord par le Directoire et ensuite par Bonaparte.

En les rappelant, nous sommes amenés à constater que c'est également au Havre qu'avaient eu lieu, quinze ans avant l'arrivée de l'*Elise*, les premiers essais de la navigation sous-marine.

En effet, lorsqu'en 1797, Fulton fit ses premières propositions au gouvernement français, elles avaient pour objet la construction d'un bateau sous-marin destiné à aller attacher aux flancs des

grands vaisseaux des pétards ou « *Torpédos* » devant avoir pour effet de les endommager fortement : il s'agissait d'une chose tellement nouvelle et hasardeuse que l'on comprend très bien les hésitations du Directoire. Le Premier Consul avait consenti cependant, en 1801, à ouvrir un crédit à l'inventeur, et chargé une Commission composée de Volney, Monge et Laplace, de lui donner leur avis sur le résultat des expériences.

Le premier sous-marin, parti du Havre pour Brest, fit côte et se brisa aux environs de Cherbourg ; une seconde tentative faite quelque temps plus tard, vis-à-vis du pont des Invalides, donna, au contraire, des résultats très satisfaisants : mais le succès constaté dans les eaux calmes d'un fleuve ne constituait évidemment pas, pour un navire de combat, une suffisante garantie. En 1803, Fulton avait lancé sur la Loire un bateau à vapeur, mais ce navire s'était rompu par le milieu ; par contre, un nouvel essai fait quelques mois après avait pleinement réussi.

En présence de ces alternatives d'échecs et de succès, on s'explique que le Premier Consul n'ait point voulu se lancer immédiatement dans des dépenses considérables ; on peut cependant s'étonner qu'à l'époque où une descente en Angleterre était encore l'objet principal de ses pensées, il n'ait pas apporté plus d'attention et de persévérance aux premiers essais de navigation à vapeur.

» Ce n'est pas la première fois, dit M. Thiers qu'une grande invention due à des génies secondaires mais spéciaux, a passé à côté de génies supérieurs sans attirer leur attention.

» La poudre à canon qui, en détruisant à la guerre, l'empire de la force physique contribua si puissamment à une révolution dans les mœurs européennes, fut non-seulement odieuse à l'héroïque Bayard, mais inspira le dédain de Machiavel, ce juge si profond des choses humaines, cet auteur, si admiré par Napoléon, du traité sur la guerre, et fut considérée par lui comme une invention éphémère et de nulle conséquence. »

Il est vrai que M. Thiers lui-même fut, dit-on, longtemps hostile à l'établissement des chemins de fer....

Nous pensons qu'il était intéressant, au début de l'étude que nous entreprenons sur les premiers bateaux à vapeur du port du Havre, de rappeler l'arrivée de l'*Elize* au Havre, et le départ de notre port du premier sous-marin.

Le voyage de l'*Elize* devait, notamment, eveiller les initiatives locales, dont la première manifestation consista dans la mise en service d'un bateau à vapeur pour la traversée de la baie de la Seine.

Les bateaux d'Honfleur et de Rouen

Dès les premières années qui suivirent la fondation du Havre, un service de bateaux qui devait d'ailleurs exister antérieurement entre Harfleur ou Leure et Honfleur, avait été organisé pour le passage de l'estuaire. On en trouve la description dans les chroniques de de Marceilles et de Mlle Lemasson-Legolft : une gravure de Derrey (fin du 18e siècle), d'après un tableau du peintre anversois Bonaventure Peters, remontant au siècle précédent ; plus tard, deux gravures de Garneray et deux tableaux de Gamain, en ont reproduit l'image.

Ces navires, connus sous le nom de « passagers d'Honfleur », étaient des bateaux à l'arrière et à l'avant assez fins et un peu remontés, gréés en sloop

Bien que commandés par de très habiles marins, ces navires avaient éprouvé de fréquents accidents. De Marceilles raconte le naufrage de l'un d'eux, entre Harfleur et Honfleur, en 1574 ; pareille mésaventure leur arriva également en l'an VIII et en 1820, et sans doute bien d'autres fois encore.

Nous pouvons citer, parmi les derniers spécimens de cette navigation primitive le *Bienfaisant*, capitaine Boudin, qui sombra un jour par suite d'une voie d'eau occasionnée par un trou de rat, et

le *St-Jean*, qui eut pour patron le père du poëte havrais Léon Buquet.

Les « passagers » à voiles, quoi que leur service fût aussi bien organisé que possible, ne pouvaient évidemment partir et arriver avec la même régularité que les bateaux à vapeur. Aussi, afin de prévenir le public qui, même de nos jours, ne brille pas toujours par l'exactitude, un matelot, doué d'une voix de stentor, parcourait les rues voisines du quai, en criant d'une voix formidable : « Embar-quons-nous ! Embarquons-nous ! ».

La première traversée de l'*Elize*, et les bons résultats donnés par les navires à vapeur mis en service sur la Seine, firent naître, au Havre, le désir de substituer des bateaux à vapeur « aux passagers ». C'est un Américain, M. Beasley, Consul des Etats-Unis dans notre ville, qui organisa, en 1819, le premier service à vapeur sur Honfleur. Ce service, — assez irrégulier, d'ailleurs, dans les premières années — eut pour pionnier le vapeur le *Triton*, capitaine Toutain, acheté à Bordeaux.

Ce navire mettait environ une heure et demie pour faire le trajet. On payait 2 francs en première et 1 franc en seconde.

Plus tard, en 1823, sous le commandement du capitaine Blaye, le *Triton* fit des voyages circulaires entre le Havre, Honfleur, Portsmouth et Southampton. (Les départs avaient lieu deux fois par semaine.) Il avait été amé-

lioré en vue de ces traversées. Nous lisons, en effet, dans une annonce publiée à cette époque : « Ce paquebot, qui est connu pour sa marche supérieure, vient de recevoir des changements très avantageux dans sa mécanique. »

Un second bateau, la *Duchesse de-Berri*, appartenant à une autre Compagnie, fut mis en service sur Rouen à peu près à la même époque. (1821)

Voici, à titre de curiosité, une des premières annonces de départ de ce navire.

« Il partira du Havre le 8 août, à 7 heures 1/4 du matin, séjournera le lendemain à Rouen, en repartira mardi, à 10 heures 1/2 du soir, au clair de la pleine lune et sera de retour au Havre mercredi matin ».

On payait 12 fr. en première et 7 fr. en seconde (les prix furent bientôt abaissés à 10 fr en premières et 7 fr. en secondes). Les voyageurs avaient droit à 50 kilog. de bagages. Les départs eurent lieu très régulièrement du Havre les lundis et jeudis, de Rouen les mardis et samedis. Il y avait un restaurant à bord.

Comme le *Triton*, la *Duchesse-de-Berri* sentit, au bout d'un certain temps, la nécessité de cumuler. Elle toucha à Honfleur, ou même fit des départs spéciaux pour ce port, organisa, le dimanche, des voyages à Orcher (la Seine passait alors près du pied de la falaise) et à Caen, à l'époque de la foire.

En 1825, un deuxième navire, la *Duchesse-d'Angoulême*, fut mis sur la même ligne. «Le nouveau bateau à vapeur, la *Duchesse-d'Angoulême*, — lisons-nous dans l'avis du départ — muni d'une mécanique d'une grande force, partira du Havre tous les dimanches et jeudis et de Rouen tous les lundis et vendredis. Son premier départ du Havre eut lieu le 30 juin 1825, à six heures du matin (1).

En 1827, le *Havrais* vint s'ajouter à ces deux bateaux. Ces steamers s'amarraient au quai de la Douane.

A peu près à la même époque fonctionnait une ligne de bateaux à vapeur du Havre à Paris, avec escale à Rouen. Elle se composait des steamers *Hirondelle*, capitaine Poulain; *Seine*, capitaine Berquin; *Commerce-de-Paris*, capitaine Poirier.

En 1833, la concurrence devint très vive sur la ligne de Honfleur, avec l'entrée en service du *Jean-Bart*, du *Honfleur*, du *Rouennais*. Ce dernier, pour battre ses concurrents, alla même jusqu'à abaisser le prix des places à 5 et à 3 sous!

Le service sur Honfleur fut complètement transformé en 1835 par la mise en service du *Français*, capitaine Gallon, construit sur les chantiers de M. A. Normand. Ce steamer, qui appartenait à MM. VIEILLARD ET Ce (Grand-Quai,

(1) Ce navire effectua en neuf heures, malgré le vent contraire, une de ses premières traversées d'aller.

n° 15). était doté d'une machine à basse pression d'une force de 50 chevaux (1).

Le premier départ du Havre eut lieu le 15 mars, à 6 heures 1/2 du matin.

---

(1) Prix des places : premières 1 fr., secondes 50 cent.



Les bateaux de Rouen, d'Honfleur, de Paris, de Caen, de Cherbourg — Inauguration des services à vapeur sur Southampton, Bordeaux et Hambourg.

Le *Français*, dont les essais avaient eu lieu en février 1835, donna une vitesse de 9 nœuds pendant ces épreuves. Une foule de curieux s'étaient rendus sur la jetée pour assister à ses évolutions et, dit un journal local « applaudirent à ses débuts comme à un succès de théâtre. »

Le *Français* transporta environ 800 personnes dans ses quatre premières traversées ; il réussit, dans une des premières journées, à faire deux voyages dans une seule marée. Les Chantiers Normand avaient construit, trois ans auparavant, le vapeur le *Courrier*, qui fut employé tout d'abord, pour le compte du gouvernement français, au transport des dépêches entre Calais et Douvres. Dès cette époque, le *Courrier* avait dépassé sensiblement ses concurrents anglais.

En 1835, M. Normand fut chargé d'y apporter certains perfectionnements et notamment de le rallonger de 9 à 10 pieds. Ce bateau put alors fournir dans ses essais, en rade du Havre, une vitesse de 10 nœuds, à 6 atmosphères.

Un « panorama de la jetée du Havre », qui figure dans l'ouvrage publié par Morlent en 1841 (*Le Havre et son arrondissement*) représente l'un des premiers bateaux de Honfleur au moment où après avoir doublé la jetée du Sud, il commence à mettre, au tournant du poulier, « le nez dans la plume ». Ce vapeur est à deux mâts, sans vergues ; la cheminée très mince, piquée droit au milieu du pont, est presque aussi haute que la mâture ; son extrémité s'élargit comme les bords d'un vase ; l'avant est arrondi, et de forme un peu lourde ; l'arrière carré.

De 1834 à 1837, on vit entrer en service, successivement, sur la Seine, pour des voyages de Rouen : le *Casimir*, capitaine Lefèvre ; le *Louis-Philippe* ; la *Normandie*, capitaine Bambine (trajet entre 6 et 7 heures) ; l'*Aigle*, capitaine Toutain ; le *Gaulois*, capitaine Brisset (traversée minima en 5 heures).En 1836 et 1837, une Compagnie Parisienne, (VOITURES DE SAINT GERMAIN), établit une ligne de vapeurs spécialement aménagés pour les passagers, entre Paris et Rouen ; ces paquebots faisaient la correspondance avec les steamers du Havre à Rouen. On s'embarquait, dans cette dernière ville, au

Cours-la-Reine. Le *Théodore*, capitaine Bambine (1836) et la *Ville-de-Paris*, capitaine Duval, effectuèrent régulièremen ces traversées trois fois par semaine. On débarquait à Poissy, et l'on gagnait Paris en voiture. (Prix, 12 fr. premières ; 8 fr., seconde.)

Notre navigation côtière fut complétée, en 1837, par l'organisation de départs réguliers pour Caen. C'est le *Calvados*, capitaine Franet, qui inaugura ce service. Le dimanche 20 mars 1839, l'arrivée de ce steamer à l'embouchure de l'Orne et à Caen fut fêtée avec enthousiasme. La Musique de la Garde Nationale de Caen et celle du régiment de ligne en garnison dans cette ville s'embarquèrent sur le steamer, au bas de la rivière : les élèves du Conservatoire de chant y prirent également place. A son arrivée dans le port, le *Calvados* fut salué par l'artillerie de la milice bourgeoise, à laquelle il répondit à l'aide de deux pierriers placés sur son avant.

A peu près à la même époque, MM. Petit Pierre et Grandin organisèrent des voyages réguliers sur Cherbourg par le vapeur *Vésuve*, de 100 chevaux de force.



En même temps, de 1827 à 1833, des relations par steamers s'établissaient entre le Havre, la côte anglaise et les ports français de la mer du Nord et de l'Atlantique.

C'est ainsi qu'à partir de 1827, le steamer *Saint-David*, capitaine Brice, fit des voyages assez réguliers entre notre port, Southampton et Liverpool. Il eut pour successeur le vapeur *Camilla*, capitaine Sauteur, qui effectua chaque année, pendant la belle saison, ce service à jours fixes. Il avait pour consignataire M. GILLO. En 1836, on lui adjoignit l'*Appollo*, capitaine Veekes, et, plus tard, en 1837, le steamer *Lady-of-Saumarez* (STEAM PACKET Cy, de Londres), fit ces traversées pendant l'hiver, et établit une correspondance avec la ligne anglaise partant de Southampton pour le Portugal et l'Espagne.

Mais un des événements maritimes les plus anciens et les plus considérables fut l'organisation de la première ligne entre Bordeaux et le Havre, avec escale à Lorient, Brest et Cherbourg. Le premier départ eut lieu de Bordeaux le 6 février 1833 : le steamer *Gironde*, capitaine Labal, pionnier de cette ligne, jaugeait 600 tonneaux ; il possédait deux machines de 165 chevaux de force, et des aménagements très élégants, notamment une belle et vaste dunette. La *Gironde*, qui appartenait à la Compagnie INIGO ESPELETA, de Bordeaux, avait pour consignataires au Havre MM. BALGUERIE ET Ce. Nous avons retrouvé une dépêche de Bordeaux, du 6 février 1833, relatant les essais de ce navire.

En voici quelques extraits : « Mardi dernier, le magnifique navire à vapeur *La-Gironde* a fait le second et dernier

essai de ses belles machines. A 10 heures 1/2 du matin, il a levé ses ancres se dirigeant vers le bas de la rivière en présence d'un grand concours de spectateurs que bordaient les quais de Bacalan. Plusieurs notabilités commerciales de notre ville s'étaient rendues à son bord pour jouir du plaisir de cette navigation. C'est la première fois que l'on voit dans nos ports un bateau de ce genre d'une aussi forte capacité et dont la rapidité égale l'élégance.

» En moins de six heures, en y comprenant diverses stations, la *Gironde* avait parcouru un espace de vingt-six lieues, sans forcer les feux et, la moitié du temps, ayant à lutter contre des courants violents. On a compté jusqu'à vingt-cinq coup de piston par minute, résultat qui sera certainement dépassé quand toutes les parties de la machine auront fonctionné et acquis l'élasticité nécessaire ».

La dépêche ajoutait que les négociants bordelais, qui alliaient la prudence à l'enthousiasme, surveillèrent avec attention, pendant cet essai, la température des cales, et s'assurèrent que les vins et eaux-de-vie seraient partout à l'abri de la chaleur de la machine.

La *Garonne*, capitaine Guerin, vapeur à peu près du même modèle, suivit de près la *Gironde*. Ce steamer entra dans notre port le 26 mars 1838. Il était parti le 21 au soir de la rivière de Bordeaux et avait séjourné deux jours à Brest.

C'est l'année suivante qu'un paquebot

à vapeur jeta les jalons de la ligne qui prit bientôt tant d'importance entre le Havre et Hambourg.

« Le paquebot à vapeur connu sous le nom de *Le-Commerce-de-Hambourg* » — lisait-on dans un avis publié en Mars 1834, « du port de 300 tonneaux, doublé cloué et chevillé en cuivre, commencera son service du Havre à Hambourg le 1er mai 1834, et continuera s s voyages de quatre jours en quatre jours, en attendant la mise en activité de deux autres paquebots. Chambres et lits pour 60 à 70 passagers. Le steamer prendra 140 à 150 tonnes de marchandises.— Prix de passage : 1re chambre, 175 fr. ; 2e, 125 ; 3e, 75. — Fret : marchandises lourdes, 30 fr. par tonneau ; légères et volumineuses, 1 fr. par pied cube. Or, 1/6 0/0, argent, 1/8 0/0, sans assurances, le tout avec 14 0/0 avaries et chapeau. »

Le bateau prit son poste au bassin de la Barre, côté Ouest, près du pont d'Angoulême. Il était à la consignation de M. ALBRECHT ET Ce.

Il fut remplacé, au bout de quelques mois, par *Le-Hambourg*, capitaine Baladier (Mars 1835), bientôt suivi lui-même par *Le-Havre*, capitaine Gotrot. Les départs eurent lieu régulièrement du Havre et de Hambourg tous les samedis. Ces paquebots, de 100 pieds de longueur, et munis de deux machines à basse pression de la force de 120 chevaux, pouvaient porter 400 tonneaux.

Les aménagements pour passagers étaient vastes et élégants. Ils trans-

portaient également les lettres et partaient après l'arrivée de « l'estafette », de Paris.

Le-Hambourg fit sa première traversée en 52 heures, et celle du retour en 53 heures. Il accomplit, plus tard, des voyages en 50 heures.

Ce bateau est représenté dans un dessin d'André Durand, publié en 1841, et fait le 1er juin 1839, au moment de son entrée au port. Il était à deux mâts, gréé en goëlette : sa cheminée, droite, mince, et s'élevant jusqu'aux deux tiers de la mature se terminait par une bordure évasée et dentelée ; le tuyau d'échappement de vapeur était surmonté d'un renflement en forme d'amphore; les tambours étaient assez élevés et très larges, l'arrière carré.

Développement des premières lignes de bateaux à vapeur — Organisation des services sur Brighton, Londres, Belfast, Dublin et Liverpool, Rotterdam, Dunkerque, Cherbourg, Copenhague et Saint-Pétersbourg — Les constructions navales au Havre de 1835 à 1840.

La période de notre histoire locale qui s'etend de 1835 à 1840 est marquée tout à la fois par le développement des lignes à vapeur déjà existantes, par la création de services nouveaux, dont la plupart subsistent encore, en même temps que par les succès nombreux et importants obtenus par nos chantiers et ateliers havrais.

C'est presque exclusivement vers les ports du Nord que se dirigent cette activité et ce rayonnement naissants. On voit nos relations avec l'Angleterre s'étendre par la création : 1° d'une ligne sur Brighton, desservie par les steamers *Queen-of-Netherland* (1835), *Mountaineer* (1836), à la consignation de MM. Guillou et Bertran (départs 2 fois par semaine) ; 2° d'un service direct sur Londres, où l'on voit entrer successivement en ligne : la *Queen-Adelaïde*, capitaine Asken (1835), de 250 tonneaux et de 120 chevaux, consignataire Dawidson (prix du passage : 1re, 30 shillings ; 2e, 1 livre) ;

le *John-Wood*, capitaine Woodrupt, le *Monarch* (1836) (consignataire Wood, Hôtel Wheeler, Grand-Quai), la *Clyde* (1837).

En 1838, le *Phenix*, capitaine Cortnum, vapeur français, construit dans les chantiers de M. Normand, et mû par une machine due au constructeur anglais Barns vint faire, dans cette direction, concurrence aux steamers anglais. Ce beau navire, qui pouvait contenir 106 passagers de cabine, emporta à sa première traversée du Havre à Londres 60 voyageurs et 41 au retour ; il effectua ces deux trajets en 18 et 20 heures. Il se signala, plus tard, par une traversée de 16 heures. Le *Morning Herald* fit le plus grand éloge de ce vapeur et donna une relation de la fête qui eut lieu à bord pendant son premier séjour à Londres. Le *Phenix* fut visité par une foule de notabilités anglaises, membres du Parlement, commerçants, ingénieurs, qui, dans de nombreux toasts, adressèrent les plus chaleureux compliments aux constructeurs et aux armateurs. Le *Phenix* s'amarrait dans le bassin du Roi, quai Videcoq.

En 1837, M. Mousset était consignataire du steamer *L.-Beresford*, sur Southampton ; le *Calpe*, le *Grand-Turk*, capitaine Wrighton (consignataire Gillo), l'*Ariadne*, capitaine Fuzard (consignataire Chanoin), le *Cornubia*, prirent place successivement sur la ligne de Southampton de 1838 à 1839.

A la même époque débutèrent les dé-

parts sur Belfast avec l'*Athlône*, capitaine Brown (avec escale à Plymouth et Kingston), le *Thames*, capitaine William ; sur Dublin (avec escale à Plymouth), avec le *Britannia* et le *Leeds* ; sur Liverpool, Belfast et Dublin, avec le *Royal-William*, capitaine Swainson (R. N.) et le *Duc-de-Cambridge*.

Dès 1834, l'*Actif*, capitaine Pasquer, avait fait quelques traversées sur Rotterdam, avec escale à Dunkerque (consignataire LABOR Y PEREZ), Mais c'est seulement en 1839, lorsque la Compagnie, dont M. PH. ALBRECHT était le directeur, ajouta à sa flotte, déjà composée du *Havre* et du *Hambourg*, le *Paris*, de 600 tonneaux, et le *Rotterdam*, de 500 tonneaux, que ce dernier navire, doublé en bronze, fut spécialement affecté aux traversées entre le Havre et le Port Hollandais. Les départs avaient lieu tous les dix jours. (Prix du passage, 70 fr. en première et 45 fr. en seconde.) La même Compagnie assura, quelque temps après (1839), nos relations avec Anvers, par son steamer *Havre*, capitaine Verspecke. L'année précédente, le *Paris* avait été affecté à un service entre le Havre, Bordeaux et Hambourg.

La ligne de Bordeaux semblait alors particulièrement fructueuse et recherchée. En 1837, la Compagnie, dont MM. BALGUERIE ET Cᵉ étaient les agents, avait ajouté à *La-Garonne* et à *La-Gironde* la *Ville-de-Bordeaux*. Ce steamer, d'une capacité de 500 tonneaux, possédait une machine de 150 chevaux.

Il était en correspondance avec les autres steamers partant du Havre (passages 60 fr. en première, 45 fr. en seconde). Il fit son premier voyage de Bordeaux au Havre du 25 octobre 1837 au 5 novembre, après escale à Brest (Agence Centrale à Paris, chez MM. DELAMARE, MARTIN ET DIDIER).

Deux ans après, MM. ESCLAVY ET Ce affectèrent aux traversées du Havre à Bordeaux la *Ville-de-Paris*, capitaine Lechartier.

En 1838, le steamer *Tage*, de 600 tonneaux, doublé en bronze, construit chez M. Normand et dont les machines, de 220 chevaux de force effective, sortaient de chez le constructeur anglais Cockerill, fut annoncé comme devant commencer un service entre le Havre et Saint-Petersbourg, avec escale à Copenhague. Mais il fut devancé par le *Paris*, capitaine Delarue, de la maison ALBRECHT, qui fut affecté, en septembre 1838, à des traversées entre le Havre, Elseneur, Copenhague et Saint-Petersbourg (prix du passage : 400 fr. et 300 fr. pour Saint-Petersbourg, 225 fr. et 175 fr. pour Copenhague).

Le *Tage*, qui était placé sous le commandement du capitaine Pitron, prit sa revanche l'année suivante. Il appartenait à une compagnie dont à l'origine M. HIPPOLYTE DUROSELLE était le directeur et M. P. GRANDIN, l'agent, mais à la tête de laquelle fut bientôt placé M. PH. ALBRECHT. Son premier départ eut lieu le 1er Juillet ; la durée des

traversées variait entre cinq ou six jours, escales comprises.

L'organisation du service sur Saint-Pétersbourg reçut une grande publicité ; les avis de départ annonçaient que la compagnie avait obtenu, pour cette navigation « le privilège exclusif de S. M. l'empereur de toutes les Russies ».

A la même époque, des progrès très sérieux furent réalisés dans nos services côtiers. MM. ALEXANDRE BOSSIÈRE ET Cie établirent des relations régulières avec Cherbourg par les steamers *Océan*, capitaine Liard, et *Colibri*. MM. ED. CORBIÈRE et BROSTROM JEUNE inaugurèrent, en 1839, les départs pour Morlaix avec le *Morlaisien*, capitaine Moal, vapeur de 140 chevaux ; enfin, les traversées sur Dunkerque, commencées très irrégulièrement en 1833, par le vapeur *Estafette*, capitaine Audibert, furent effectuées périodiquement, à partir de 1836, par le steamer *Commerce-de-Lille*, capitaine Norsen (consignataires SERGENT ET Cie), auquel le vapeur *Maréchal-de-Villars*, capitaine Vranken (consignataire MÉNARD-BARROIS, 20, rue des Viviers), vint faire concurrence l'année suivante. Ces navires partaient environ six fois par mois. Leurs traversées duraient 15 à 18 heures.

L'état du port du Havre n'était malheureusement pas, à cette époque, en rapport avec les progrès réalisés par les constructions navales. L'insuffisante largeur des écluses des bassins du Roi et de la Barre étaient, notamment, l'objet des plus vives doléances.

Le *Journal du Havre* se faisant l'écho des plaintes du commerce de la place signalait que M. Normand était obligé de faire des prodiges d'ingéniosité pour assurer aux navires construits dans ses chantiers et destinés au port du Havre une stabilité suffisante à cause de l'étroitesse d'entrée de nos bassins à flot, dont les tambours proéminents des navires à roues accentuaient considérablement les inconvénients. On établissait des comparaisons désagréables avec les progrès réalisés à l'étranger, et l'on se demandait avec inquiétude, en présence du succès obtenu par les transatlantiques anglais : *Sirius*, *Great-Western*, *Président-Washington* et *Herman*, si le Havre, placé dans l'impossibilité de recevoir ces « navires géants » n'était point destiné à perdre, à bref délai, ses communications directes avec New-York ; si même, attirés par les relations rapides des ports anglais avec les Etats-Unis, les navires du grand cabotage, venant du Nord de l'Europe, n'allaient pas peu à peu déserter notre port.

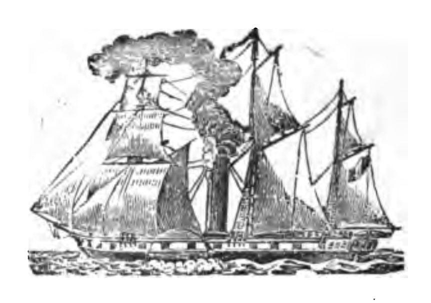
C'est à cette époque que commença une campagne très vive en vue de l'achèvement de l'écluse et du bassin de la Floride. On prétendait — fait assez humiliant pour l'amour-propre Havrais — que M. Normand n'étant point gêné par les mêmes préoccupations, avait eu beaucoup plus de facilités pour la construction du *Castor* et du *Pollux*, steamers destinés à faire le service entre Saint-Valery et Londres.

Nous sommes ainsi amenés à signaler, en passant, les progrès réalisés par nos chantiers et ateliers havrais. Le *Castor*, dont nous venons de parler, atteignit une vitesse de 12 nœuds 1/2 à ses essais ; l'*Hercule* (remorqueur), construit pour le compte de la Compagnie VIEILLARD, par M. Normand ; les *Etoiles-N°-1* et *N°-2*, sorties des mêmes chantiers et munies de machines Barns, donnèrent également d'excellents résultats. Le dernier de ces navires fit un essai à 11 nœuds 1/4.

La construction des machines marines était également très en progrès dans notre ville.

Le constructeur parisien Cavé, auteur des machines de plusieurs des navires dont nous avons cité les noms, avait trouvé au Havre un émule et un concurrent. Son confrère et ami, M. François Mazeline, traça, en 1839, le plan de la machine du *National*, destiné à faire le service entre Harfleur et Honfleur.

Cette machine, la première qui fut entièrement construite au Havre, fut exécutée par MM. Mazeline frères et Lepage. Les roues, de dix pieds de diamètre, donnèrent trente tours à la minute. « MM. Mazeline et Lepage, lisait-on dans une relation des essais » du *National*, n'emploient que des ouvriers français qu'ils ont formés eux-» mêmes et dont l'habileté ne redoute » aucune concurrence ; leurs ateliers » sont montés pour confectionner des » machines de 140 chevaux. »



Les constructions navales au Havre en 1840.— Inventions nouvelles. — Développement des lignes existantes.

En 1840, le 13 juillet, avaient lieu les essais du *Honfleur*, dont les machines sortaient également de chez MM. Mazeline frères, elles étaient de 70 chevaux de force, à basse pression, et donnèrent, malgré la surface considérable des aubes, 32 coups de piston à la minute. Elles étaient à expansion et présentaient plusieurs particularités. D'abord, afin d'éviter l'oxydation, toutes les pièces exposées au contact de l'eau de mer étaient en fonte ; les coffres de décharge étaient munis de clapets s'opposant à l'introduction de l'eau de mer ; ensuite, ses excentriques étaient d'un nouveau genre, les colliers roulant sur un chapelet de rouleaux ne travaillant que sur leur zône. Il en résultait une économie

de force et de durée. Enfin les aubes pivotantes de ce navire étaient d'une construction très simple et les pièces de forge d'une exécution facile, ce qui permit d'avoir des pièces de rechange et de remplacer à volonté les organes endommagés.

Constatons, en passant, et sans vouloir d'ailleurs empiéter sur un domaine qui n'est pas le nôtre, que les idéee étaient particulièrement tournées, à cette époque, vers tous les perfectionnements des machines à vapeur.

M. de Jouffroy, fils du marquis de Jouffroy qui, en 1782, expérimenta le premier pyroscaphe sur la Saône, venait de mettre en pratique l'invention d'une roue palmipède, ainsi décrite par le journal le *Commerce*. « Partant de cette idée fort simple que la nature, plus habile dans ses créations que l'homme dans ses copies, n'a jamais doté les animaux nageurs de rames agissant circulairement. M. de Jouffroy s'est proposé d'imiter le plus possible l'appareil des palmipèdes, et son navire est une sorte d'automate qui se meut sans produire, à la surface du fluide environnant, plus d'agitation et de remous que ne le fait le cygne, ou un *martin-pêcheur*.

« La goëlette de même modèle, destinée à la navigation transatlantique, que les curieux peuvent voir sur la Seine, a 64 pieds de long, 16 pieds 1/2 de large, 17 de tirant d'eau et jauge environ 120 tonneaux. Son aire de résistance est de 10 mètres carrés. Pour un navire de

mer de cette dimension, mû à l'aide des roues à palettes en usage, il faudrait, pour arriver au même résultat, déployer une force motrice de 77 chevaux vapeur. Or, la force employée dans les essais n'a été que de 15 chevaux.

Ce navire a remonté facilement le courant de la Seine à la vitesse de 10 à 11 kilomètres par heure : cette vitesse pourra être portée à 15 où 16 kilomètres avec une dépense de combustible à peine égale à la moitié de celle des bateaux à roues du même genre.

Cette invention fut soumise à l'appréciation d'une Commission composée de MM. Arago, Sezine, Pomelier et Ch. Dupin.

A la même époque la *Litterary Gazette* signalait un projet au moins aussi original. Il s'agissait d'un navire sans organes propulseurs en dehors de la carène, et mis en mouvement par une roue semblable à la turbine employée dans les industries se servant de l'eau comme force motrice.

« Ces bateaux d'un nouveau genre, disait le journal anglais, n'ont pas de roues ni d'ouvrages extérieurs d'aucune espèce. Toute la machine se trouve dans la cale du navire où est placée une roue horizontale mue par la puissance de la vapeur et agissant sur un courant d'eau qui, entrant par l'avant et sortant par l'arrière, ajoute une grande rapidité à la marche du navire.

» Au moyen d'un procédé aussi ingénieux que simple le navire peut se tour-

ner dans tous les sens et sa marche peut être accélérée, ralentie ou même entièrement arrêtée à volonté. »

***

En 1839, la Compagnie Albrecht mit en service, d'abord sur Rotterdam et plus tard sur Saint-Pétersbourg, le beau steamer *Amsterdam*, capitaine Audibert. Les vapeurs de cette Compagnie s'amarraient bassin du Roi, en face de l'Arsenal, à l'endroit où a été établi, plus tard, le poste des bateaux de Liverpool,

L'*Amsterdam* est représenté dans une des gravures de l'ouvrage de Morlent : c'était un navire à forme fine, à l'avant très effilé, gréé en brick-goëlette ; sa cheminée, très haute et très fluette, était placée très en arrière des tambours et de la passerelle.

A cette époque, les services que dirigeait M. Albrecht prirent comme raison sociale « Société l'Europe » et ajoutèrent à leurs lignes de Saint-Pétersbourg des départs bi-mensuels sur Lisbonne, Cadix et Marseille avec les vapeurs *Tage* et *Amsterdam*, en correspondance, à Marseille, avec les vapeurs de M. Max Fraissinet sur Civita-Vecchia et Naples. (Prix du passage du Havre à Lisbonne 300 et 200 fr. ; du Havre à Cadix 350 et 250 fr. On payait les tarifs en vigueur de Cadix à Marseille et aux ports italiens). La Russie et le Danemarck se trouvèrent ainsi reliés au Sud de l'Europe par une ligne de steamers français.

La perte du « Phénix » — Une cause célèbre — Statistiques — Le transport des cendres de Napoléon à bord de la « Normandie »

Le 25 octobre 1840 se produisit un sinistre maritime qui eut un retentissement considérable : le steamer français le *Phenix*, capitaine Lefort, allant de Londres au Havre, venait d'être coulé, dans la nuit, par le steamer anglais *Britannia*, de la ligne concurrente, allant du Havre à Londres.

La nouvelle de la perte du *Phenix* causa au Havre une sensation profonde, bien qu'on ait su, dès le premier moment, qu'elle n'avait point fait de victime. La population maritime était, en effet, très fière de ce beau navire, qu'elle considérait comme le chef-d'œuvre de M. Normand, et qui avait pris une supériorité marquée sur les paquebots de la ligne anglaise concurrente.

D'autre part, les souvenirs qu'avaient laissés sur nos côtes les guerres avec l'Angleterre, les blocus et les bombardements du Havre par ses flottes et, surtout, les ressentiments encore inapaisés, qu'avaient fait naître, dans les familles de nos marins Havrais, les odieux traitements infligés aux prisonniers français sur les pontons anglais, pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, étaient bien de

nature à surexciter les passions au plus haut degré.

On avait appris ce sinistre par des lettres de deux passagers français et d'un passager anglais parvenues au Havre les 26 et 29 octobre. Le 29 octobre 1840, MM. GUILLOU ET BERTRAND, propriétaires de ce beau vapeur, recevaient le rapport du capitaine Lefort, précédé d'une lettre dans laquelle la manœuvre du steamer abordeur *Britannia* était qualifiée d'incompréhensible.

D'après le rapport. le *Phénix*, qui avait quitté Londres à 9 heures 1/4 du matin, se trouvait, à 8 heures 1/4 du soir, à 3 milles environ au sud du feu de Dungeness, marchant à 9 nœuds environ, par un vent de Nord-Ouest, faible brise. Vers 9 heures, après avoir évité quelques bateaux de pêche, le capitaine Lefort aperçut un feu de navire par le bossoir de tribord, et donna l'ordre de laisser arriver pour passer encore à une plus grande distance de ce feu. Il reconnut que c'était celui d'un navire qui devait courir babord amures. Ses voiles étaient dehors, mais au lieu de loffer en venant sur babord, ce qui l'aurait éloigné du *Phénix*, il semblait au contraire vouloir laisser arriver. Le capitaine Lefort le hélà plusieurs fois pour le faire loffer, mais inutilement. L'avant du *Britannia* frappa perpendiculairement le *Phénix* par le travers de l'écoutille de la cale avant, 3 pieds sur l'avant du grand bau à tribord.

Le *Britannia* vint s'élonger contre le

Phénix, et, avec son côté de babord, avaria le tambour et la roue de tribord du vapeur français. Malgré les efforts faits pour boucher le trou, et le jeu des pompes, la machine fut envahie par trois pieds d'eau. Il fallut mettre les embarcations à la mer pour sauver les passagers et l'équipage. Lorsque, le dernier, le capitaine quitta son navire, l'avant était déjà plongé dans l'eau jusqu'au mât de misaine ; il sombra quelques secondes après. L'équipage et les passagers du *Phénix* furent recueillis à bord du *Britannia* qui n'avait reçu que des avaries insignifiantes et qui arriva à Londres le 26.

La cargaison, d'une d'une valeur de 200,000 fr. et tous les effets des passagers furent perdus. M. Guizot, qui devait prendre passage sur le *Phénix*, avait dû prendre, au dernier moment, la voie de Calais. Ses voitures, ses effets et les dépêches qui avaient été confiées à une personne attachée à l'ambassade, furent perdus dans ce naufrage.

Cet événement était d'autant plus déplorable que, suivant la règle adoptée par toutes les Compagnies de steamers du Havre, le *Phénix* n'était pas assuré.

Plusieurs journaux anglais, notamment le *Standard*, cherchèrent à rejeter la responsabilité de ce sinistre sur le capitaine Lefort, en prétendant que le *Phenix* avait un fanal à son grand mât et deux autres sur ses tambours vers le centre du navire, qui jettaient une

grande lumière sur le bord et qui avaient pu éblouir les yeux du timonnier et le tromper sur la direction que suivait le navire français.

Les journaux de notre ville firent ressortir toute l'invraisemblance de cette version, d'où il paraissait d'ailleurs résulter implicitement que le capitaine anglais n'était pas à son poste. De plus, une lettre écrite au *Journal du Havre* par un parisien, M. Dufour, tailleur, rue Saint-Denis, vint signaler que le *Britannia* était coutumier du fait. M. Dufour affirma, en effet, que, se trouvant à bord du *Britannia* en août 1839, il fut témoin de l'abordage de ce navire avec une embarcation pontée qu'il démâta dans la Tamise, par suite du défaut d'attention du pilote-timonier distrait, et de l'absence du capitaine sur le pont. M. Dufour citait comme autre témoin de ce fait le fils d'un aide de camp de Louis-Philippe, qui se trouvait avec lui à côté du timonier, au moment de l'accident.

L'affaire fut portée devant le tribunal de commerce du Havre. Une foule considérable se pressait dans la salle d'audience lorsqu'elle fut appelée, le 19 janvier 1841. M. Hermé présidait. MM. Guillou et Bertrand, armateurs du *Phenix*, réclamaient à la Compagnie anglaise propriétaire du *Britannia*, 700,000 francs de dommages et intérêts, par l'organe de Me Robion, avocat au barreau du Havre. La Compagnie anglaise et M. Stranack, capitaine du *Britannia*,

étaient défendus par une des célébrités du barreau parisien, Me Ch. Dupin, député.

Le tribunal commença par rejeter l'exception d'incompétence formulée par Me Dupin et, après de longs débats, rendit, plusieurs semaines après, un jugement qui appréciait, dans les termes suivants, les explications fournies par le capitaine anglais :

« Attendu qu'il est impossible que
» l'abordage ait eu lieu comme le rap-
» porte le capitaine Stranack ; qu'on ne
» s'explique pas, en effet, comment,
» dans la position où se trouvaient les
» deux navires au moment de l'événe-
» ment, *le « Phénix », en travers sous le*
» *vent,* aurait pu courir sur le « *Bri-*
» *tannia* », *au vent* ; qu'il aurait donc
» fallu qu'il marchât en travers, ce qui
» est inadmissible ; que la nature et le
» siège des avaries du *Phénix* prouve
» que c'est le *Britannia* qui, lorsque le
» *Phénix* dans son aire avait le cap au
» Sud, est venu le frapper perpendicu-
» lairement avec son avant. »

En conséquence, la Compagnie anglaise perdit son procès. Elle fit appel devant la Cour Royale de Rouen et y fut représentée par Me Deschamps. Me Sénard plaidait pour les armateurs du *Phénix*. Le jugement du tribunal du Havre, qui condamnait la Compagnie anglaise à payer à MM. Guillou et Bertrand la somme de 700,000 fr., fut purement et simplement confirmé par la Cour. La Compagnie anglaise, usant

de la faculté que lui donnait la loi française, déclara alors faire abandon du navire coupable et du fret.

MM. Guillou et Bertrand se rendirent aussitôt en Angleterre où ils s'attendaient à rencontrer de nombreuses difficultés ; mais la Compagnie anglaise, qui avait intérêt à ne point se créer en France une situation impossible, s'exécuta d'assez bonne grâce. Aussi, un beau matin, les guetteurs du sémaphore signalèrent-ils un gros navire qu'ils connaissaient bien, mais qui leur semblait offrir une particularité inexplicable : il avait changé de pavillon, « chose inouie, dit le *Journal du Havre*, l'union Jack ne flottait plus à sa poupe ; le pavillon bariolé des trois royaumes ne protégeait plus l'enfant de la Tamise, et c'était bel et bien le pavillon français qui l'avait remplacé. C'était le *Phénix* qui renaissait de ses cendres ».

Malheureusement, MM. Guillou et Bertrand se trouvèrent, une fois en possession du *Britannia*, en présence d'une difficulté aussi grave qu'imprévue. La législation en vigueur s'opposait, en effet, à la francisation de tout navire construit à l'étranger. De telle sorte que le *Britannia*, renié par les Anglais, n'aurait porté qu'un jour, et encore illégalement, notre pavillon national ! La valeur du navire était, heureusement, assez considérable pour dédommager les armateurs français d'une partie de leur perte.

Telle fut l'affaire du *Phenix*, qui pas-

sionna le public havrais au plus haut point, et dont on continua à parler pendant plusieurs années. Beaucoup de marins s'obstinèrent à croire, bien que rien de précis ne permit de l'affirmer que la malveillance et la jalousie n'étaient point étrangeres à ce sinistre.



Le public éprouvait encore, à cette époque, certaines appréhensions à voyager sur les navires à vapeur, principalement à cause des dangers d'incendie ou d'explosion.

Ces périls étaient encore assez grands. Ainsi, en 1838, six navires anglais firent explosion, et, à peu près à la même époque, plusieurs steamers américains sautèrent ou prirent feu sur le Mississippi. Cependant, ces risques étaient moins considérables qu'on ne serait porté à le croire à une époque où les chaudières paraissaient n'offrir qu'une sécurité très relative.

En effet, il résultait d'une enquête faite par l'Amirauté anglaise, en 1838, que le nombre des navires de cette nationalité était :

en 1817	....	de 14
— 1822	....	— 85
— 1827	....	— 255
— 1832	....	— 324
— 1838	... .	— 766

Or, le chiffre des personnes ayant péri pendant ces 21 ans, par suite d'acci-

dents survenus à des navires à vapeur, était de 576, et, dans ces sinistres, sont compris un certain nombre de naufrages dus à des circonstances complètement indépendantes du fonctionnement des machines.

Il est nécessaire d'ajouter, toutefois, que les steamers étaient encore, pour la plupart, de dimension restreinte et que leurs traversées étaient relativement courtes. C'est à peine, en effet, si les premiers steamers transatlantiques avaient pu faire leurs preuves.



La fin de l'année 1840 fut marquée par un événement considérable : la translation des cendres de Napoléon, de Sainte-Hélène à Paris. Le cercueil de l'Empereur avait été rapporté à Cherbourg par la frégate *La-Belle-Poule*. C'est le steamer *Normandie*, capitaine Bambine, du port du Havre, escorté par un autre de nos steamers, le *Courrier*, qui eut l'honneur de recevoir ce glorieux fardeau et de le porter en Seine jusqu'au val de la Haye, après avoir passé à l'ouvert des jetées de notre port. On lira sans doute avec intérêt le récit de ce voyage, que nous avons retrouvé dans les journaux du temps.



Translation des cendres de Napoléon de Sainte-Hélène à Cherbourg — La « Belle-Poule » — Le transport de Cherbourg à Paris — La « Normandie » — Le passage du convoi à l'ouvert des jetées du Havre — L'arrêt à Quillebeuf — Le transbordement sur la « Dorade n° 2 ».

Le gouvernement de Louis Philippe avait décidé, à la suite d'un accord avec l'Angleterre, la translation du corps de l'Empereur, de Sainte-Hélène — où il reposait depuis le 5 mai 1821 — dans la chapelle des Invalides. La frégate la *Belle-Poule*, qui était alors aux Antilles, reçut l'ordre de se rendre à Sainte-Hélène. Le prince de Joinville fut délégué pour recevoir la dépouille mortelle de Napoléon.

L'exhumation eut lieu en présence du prince, des généraux Bertrand et Gour-

gaud, compagnons fidèles de l'exilé, et de l'équipage de la *Belle-Poule* tout entier. Le corps était enfermé dans quatre cercueils : le premier était légèrement endommagé ; le second, en plomb, fut trouvé en bon état, il en renfermait deux autres, l'un en bois, l'autre en fer blanc. Ce dernier était tapissé d'un revêtement de satin qui s'était détaché et entourait le corps comme d'un linceul. « Lorsqu'elle fut soulevée, dit le *Mes-*
» *sager*, la dépouille de Napoléon ap-
» parut dans un parfait état de conser-
» vation ; une seule tache indiquait un
» commencement de décomposition et
» altérait l'un des traits du visage ; l'u-
» niforme était intact ; entre les jam-
» bes, au-dessous du légendaire cha-
» peau, se trouvaient deux vases d'ar-
» gent renfermant l'un, le cœur, l'au-
» tre, l'estomac. L'une des mains était
» restée légèrement soulevée ».

Partie le 18 octobre 1840 de Sainte-Hélène, la *Belle-Poule* atteignit Cherbourg, après une traversée de quarante-deux jours. La frégate fut visitée par une foule considérable, au milieu de laquelle figuraient beaucoup de nos concitoyens amenés du Havre par le *Hambourg* et le *Morlaisien*.

Le gouvernement avait affrété le vapeur *Normandie*, capitaine Bambine, affecté au service du Havre à Rouen, pour transporter le corps de Cherbourg jusqu'au Val de la Haye, en Seine. Ce navire avait reçu, dans l'Arsenal, des aménagements spéciaux à cet effet. Le

Rodeur, de la Marine Royale, les vapeurs *Courrier* et *Seine*, du port du Havre, avaient été désignés pour convoyer la *Normandie* et transporter l'escorte. Cette flottille, immobilisée à Cherbourg pendant quelques jours, par suite des rigueurs de la saison, se mit en marche dans la nuit du 8 au 9 décembre 1840.

Le cortège devant défiler en vue du port du Havre, les autorités locales, le régiment de ligne, la garde nationale, avaient été convoqués pour le 9 décembre au matin, sur la jetée Nord et la place de Provence.

Malgré l'affreux état des chemins, la garde nationale de Montivilliers, au grand complet, avait marché toute la nuit et arriva au Havre à six heures pour joindre son salut à celui de la garde citoyenne du Havre.

La flottille fut signalée au large, par les guetteurs de la Tour François-Ier, vers 6 heures 1/2 du matin, elle était en avance d'une heure au moins, ce qui occasionna un certain désarroi parmi les autorités civiles. Vers 7 heures, la *Normandie*, pavoisée de drapeaux tricolores, depuis le pont jusqu'à la pomme des mâts, mit le cap sur la Tour et gouverna pour passer le plus près possible des jetées. Elle se présentait alors de trois quarts par rapport à la terre et le tambour de babord dérobait la chapelle ardente à tous les regards. Mais, lorsque son navire fut arrivé à faible distance de la jetée Nord, le capitaine

Bambine le fit lentement revenir sur tribord. C'est alors qu'apparut, sur le gaillard d'arrière, le vaste cercueil, recouvert d'une draperie noire à croix blanche et éclairé par des fanaux ardents.

« A ce moment, dit le *Journal du Havre*
» du 9 décembre 1840, auquel nous avons
» emprunté les détails qui précèdent,
» le soleil se levait au-dessus des colli-
» nes qui ferment le lit de la rivière et
» faisait pâlir les flammes funéraires ;
» ses rayons dorés tombaient sur la
» chapelle ardente, d'où semblaient jail-
» lir des milliers d'étincelles. Le cer-
» cueil apparaissait comme entouré
» d'une atmosphère lumineuse d'où s'é-
» chappaient en éclairs les reflets de la
» couronne d'or qui surmontait le drap
» mortuaire. Napoléon rentrait en
» France ceint d'une auréole de lu-
» mière, et c'était le soleil d'Austerlitz
» qui saluait le retour du héros. »

Une salve d'artillerie salua la *Normandie* à son entrée en Seine. Le navire s'arrêta à l'extrémité de l'arrondissement du Havre, en face de Quillebeuf, à l'endroit qui reçut le nom de « Port-Jérôme » et où fut élevée, plus tard, une colonne commémorative. Du côté de Quillebeuf étaient rangées les gardes nationales de Pont-Audemer, Saint-Aubin, Sainte-Opportune et de toutes les localités jusqu'à Trouville. Sur la rive opposée, la garde nationale de Lillebonne et des communes voisines présentaient

les armes. Pendant cet arrêt, un fait se produisit, qui toucha profondément l'assistance : on vit tout à coup de vieux soldats des guerres de la Révolution et de l'Empire se précipiter dans l'eau, malgré l'intensité du froid et se cramponner à la *Normandie* pour voir de plus près le cercueil du général qui les avait tant de fois conduits à la victoire.

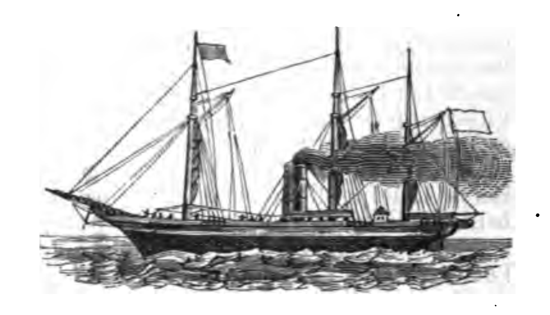
La *Normandie* continua sa route jusqu'au Val-de-la-Haye, où le corps fut transporté sur le vapeur *Dorade-n°-2*.

Quelque temps après, une sorte de cénotaphe à jour, avec inscription commémorative, fut érigé sur la *Normandie*. Une plaque de cuivre laminé et poli, de 2 mètres 28 sur 70 centimètres, fut placée sur le capot, à l'emplacement des planches qui supportaient le cercueil, elle était entourée d'une balustrade rectanguluaire de 50 centimètres, surmontée de cassolettes thuriféraires et ornée de croisillons, avec, en relief, un aigle et un N couronné. Au centre figurait un tumulus antique, ombragé de saules, surmonté de l'épée et du petit chapeau, et encadré d'un morceau d'acajou provenant du cercueil de Sainte-Hélène.

Ce monument, dont toutes les parties étaient en cuivre, était recouvert d'une grande croix diagonale de forme bombée ; il avait été exécuté dans les ateliers de MM. Mazeline frères.

Telle fut la part prise, dans notre région, à cet événement considérable qui laissa dans l'esprit de tous les specta-

teurs une impression profonde. Autour du cercueil de Napoléon, et derrière les drapeaux qui formaient, au-dessus du pont de la *Normandie*, comme une crinière tricolore, les imaginations émues croyaient voir, comme dans une vision, défiler tous les héros des guerres de la République et de l'Empire, et briller toutes les gloires dont le temps semblait à la fois avoir conservé tout l'éclat et effacé les amertumes.



Progrès dans les constructions navales en France et à l'étranger — Les premiers vapeurs à hélice construits au Havre — Le « Napoléon » — La « Bretagne » — Statistiques

C'est en 1841 que le gouvernement français songea à doter notre flotte de guerre du premier navire à hélice. M. Normand avait pris l'initiative d'une proposition dont M. Humann, ministre des finances, fut le plus chaud défenseur, et qui aboutit à la commande d'une goëlette à vapeur mue par le propulseur nouveau que les Anglais avaient déjà appliqué au steamer *Archimede*.

Le lancement du nouveau navire, qui reçut le nom de *Napoléon*, eut lieu le 6 décembre 1842. « Son bord — lisons-

» nous dans un compte rendu de cette
» cérémonie — est franc de bout en
» bout et ne présente ni cet énorme bau
» faisant saillie, ni ces lourds tam-
» bours coupant si disgracieusement les
» lignes de la carène. On n'y voyait
» point ce renflement du ventre qui in-
» dique le point où se fait tout l'effort
» de l'impulsion, et rien ne gênait le
» coup d'œil qui, d'une extrémité à l'au-
» tre y glissait le long de ses courbes
» élégantes. »

On admira beaucoup, au moment de la mise à l'eau, la légèreté et la finesse des proportions du *Napoléon*. Gréé en trois-mâts goëlette, il avait 47^{m},50 de longueur, 3^{m},60 de tirant d'eau, et fut pourvu d'une machine de 120 chevaux. L'hélice avait un diamètre de 2^{m},29. Le *Napoléon* donna, à son essai préparatoire, une vitesse de 9 nœuds 8 dixièmes, avec vapeur et voiles. « Par un phénomème nouveau, lisait-on dans une relation de cette expérience, le nombre des coups de piston ne paraît influer en rien sur la force de la machine ; en outre, à certains moments, le navire sur son airo prend une vitesse supérieure à celle de l'hélice. » Au second essai, l'hélice ayant été changée, la vitesse obtenue fut supérieure à 10 nœuds ; au troisième essai, à toutes voiles et à toute vapeur, elle s'éleva à 12 nœuds 4.

Les ornements de la guibre et du couronnement, œuvre du sculpteur havrais Haumont, étaient de véritables

œuvres d'art Sur l'avant. et de chaque côté de la poulaine, était placé un aigle aux ailes déployées, exécuté en bas relief ; à l'arrière, dans un médaillon supporté par des figures allégoriques, était placé le portrait de Napoléon.

Le 21 juin 1843, le navire partit du Havre pour Cherbourg, où il arriva après une traversée de sept heures.

« On sait, disait le *Phare de la Man-*
» *che* du 30 juin, que c'est le premier
» bateau en fer auquel on applique le
» nouveau système de propulsion con-
» sistant en une vis à *hélyce* mue par la
» vapeur et qui, placée à l'arrière et
» immergée, tourne dans l'eau avec une
» vitesse considérable, de manière à
» faire filer au navire dix ou onze
» nœuds ».

A Cherbourg, le *Napoléon*, ayant à bord une Commission comptant parmi ses membres MM. Conte, directeur général des postes, et la Gatinerie, chef du service de la marine, fit trois fois le tour de la rade à 11 nœuds. Il effectua, quelque temps après, son voyage de début entre le Havre et Toulon, du 15 octobre au 10 novembre, avec escale aux principaux ports de France, d'Espagne et du Portugal, à une allure régulière de 10 nœuds.

La Marine commerciale suivit rapidement cet exemple, et, le 26 juillet, on lança des Chantiers du Perrey, pour le compte de la Compagnie d'Ille-et-Vilaine, le steamer *Bretagne*, destiné à

faire un service régulier entre le Havre et Saint-Malo. Sa machine, construite par M. Pauwels, était de 120 chevaux, l'hélice était du système américain Erickson.

D'après les descriptions que nous avons retrouvées, cette nouvelle hélice « au lieu de former un pas de vis con-» tinu s'enroulant autour d'un axe » comme celle de Sauvage, consistait » dans un tambour évidé dans la surface » extérieure duquel ont été placées plu-» sieurs sections de vis espacées au » nombre de six sur toute la circonfé-» rence, afin d'éviter des frottements et » pour obtenir plus de force ».

MM. Frédéric de Coninck et Cᵉ étaient, au Havre, les agents de la Compagnie d'Ille-et-Vilaine.

Les Anglais, de leur côté, ne s'endormaient pas sur leurs premiers succès, multipliant les expériences, et maintenant leur avance sur les autres nations maritimes.

On venait d'expérimenter, en Angleterre, un nouveau propulseur, système Blacland, consistant, d'après les journaux anglais, en plusieurs plans inclinés à angle droit sur un arbre de révolution horizontal placé comme l'hélice à l'arrière du navire et au-dessous de la flottaison en avant de l'étambot et à peu près parallèlement à la quille.

On commençait également, de l'autre côté de la Manche, à appliquer l'hélice à la navigation transatlantique sur un grand steamer construit à Bristol,

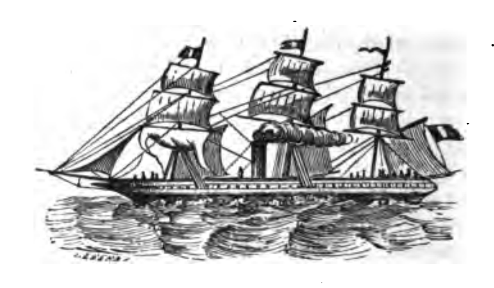
d'abord dénommé le *Mammoth*, et qui prit plus tard le nom de *Great-Britain*. Il avait 320 pieds de long, 32 de creux, un tirant d'eau de 16 pieds. Son hélice était mise en mouvement par quatre machines de 250 chevaux.

Ce steamer, à six mâts, fit ses premiers essais, par très gros temps, entre Bristol et Douvres. Sa vitesse varia entre 4 nœuds 3/4 en pleine tempête et dans des circonstances où un navire à aubes eût été complétement paralysé, et 13 nœuds 2/3 par temps calme.

Le *Times* faisait remarquer, à ce sujet, que, par grosse mer, les roues avaient le désavantage, par suite du roulis, de plonger ou de sortir complétement de l'eau, ce qui paralyse la machine ou bien la fait partir tout à coup avec une vitesse occasionnant souvent des avaries considérables ; que dans les essais du *Great-Britain*, malgré le tangage, l'hélice n'était jamais sortie complétement de l'eau, et que la machine n'avait jamais varié de plus d'un demi coup à un coup de piston par minute.

Le même journal, quelques jours après, publiait une intéressante statistique portant sur le nombre, les dimensions et la force des vapeurs existant, en mars 1845, dans les divers pays. Elle contenait les renseignements suivants en ce qui concerne les ports français : *Calais*, 3 steamers. *Havre*, 41, de 43 à 231 tonneaux, dont 12 construits en Angleterre ; *Granville*, 1 ; *St-Malo*, 2 de 35 à 60 tonneaux ; *Brest*, 2, plus 2 cor-

vettes et 3 frégates (transatlantiques à roues) ; *Nantes*, 20, de 22 à 156 tonneaux et de 12 à 70 chevaux ; *Bordeaux*, 27, de 27 à 85 tonneaux et de 14 à 20 chevaux ; *Marseille*, 10, de 240 à 600 tonneaux et de 60 à 160 chevaux.



Les progrès de la navigation à vapeur — Perfectionnement de l'hélice — Le « Comte-d'Eu » — Le lancement du « Dock flottant » — Le « Finistère » — Les machines de « l'Ariel » de la « Pomone » du « Roland ».

De 1844 à 1850, les ateliers et Chantiers du Havre apportèrent une contribution très importante au perfectionnement de l'hélice et au progrès de la navigation à vapeur.

Grâce aux efforts de l'initiative privée, un complément indispensable fut même apporté au début de cette période à l'outillage du port du Havre, complètement dépourvu encore de formes de radoub.

M. Normand fut, en effet, chargé par MM. Frédéric de Coninck et Cie, d'un travail délicat, qui était presque une nouveauté. Il s'agissait de la construc-

tion du bassin de carénage en bois qui a subsisté jusque dans ces dernières années et que toute notre population a connu sous le nom de *Dock Flottant*. Ce dock fut lancé le 31 juillet 1844, de la cale du bassin de la Barre ; il entra majestueusement dans l'eau, après avoir glissé avec la plus grande facilité sur douze coulisses, et fut fixé en face du quai d'Orléans à proximité de l'endroit qui porta pendant longtemps la dénomination de *Petit Nord*. Deux passerelles, placées sur un ponton, le mettaient en communication avec la terre.

Ce Dock fut inauguré, le 11 novembre suivant, par le trois-mâts américain *Duchesse-d'Orléans*, de la ligne de New-York, qui y pénétra avec toute sa mâture et son lest, représentant un poids total d'environ 850 tonneaux.

Au commencement de 1846 (9 janvier) eut lieu, du même chantier, le lancement du vapeur en fer, le *Finistère*, destiné à doubler le *Morlaisien*, sur la ligne de Morlaix.

Ce navire offrait les particularités suivantes : l'étrave, la quille et l'étambot, présentant un développement de 55 mètres de longueur, avaient été forgés d'une seule pièce et sans écarts ; les membrures, en fer d'angle et d'un fort échantillon, étaient dressées sur cette longueur, en offrant entre elles un rapprochement devant donner au navire un très grand degré de force et de solidité. La cale se composait de quatre ou cinq compatiments fermés par des cloisons en tôle complètement étanches.

****

Ce navire étant destiné à s'échouer journellement, six rangs de carlingues en tôle avaient été établis et liés sur les varangues pour supporter le poids de la machine.

La machine, construite à Londres chez MM. Masser Ravenhill et C°, était à cylindres oscillants et à chaudières tubulaires, avec aubes mobiles. Elle était d'une force nominale de 120 chevaux, qu'on espérait doubler en y apportant certains perfectionnements qui venaient d'être essayés.

L'opération de la mise à l'eau, qui devait avoir lieu dans le courant de la matinée, fut reculée d'une marée, à cause du mauvais temps, et les Havrais purent assister au spectacle, peut-être sans précédent, d'un lancement aux flambeaux. Ce réveillon d'un nouveau genre avait attiré un public considérable ; les dames étaient, d'après les compte-rendus, particulièrement nombreuses.

A la fin de la même année, eut lieu, aux Chantiers Normand, la mise à l'eau du yacht-aviso *Comte-d'Eu*, destiné au roi Louis-Philippe.

Ce vapeur fut lancé le 20 décembre, à neuf heures et demie du matin ; la bénédiction fut donnée par le clergé d'Ingouville, assisté de l'abbé Gavel, chanoine de Saint-Denis.

Ce navire avait 63 mètres 30 de longueur, 10 mètres 90 de largeur, 6 mètres 30 de hauteur. Il était à hélice et gréé en trois-mâts pieu. La machine, de

320 chevaux, sortait des ateliers du Creusot. Elle avait quatre cylindres oscillants et ses chaudières, à système tubulaire, étaient en cuivre. Elle communiquait le mouvement à l'hélice au moyen d'un engrenage destiné à multiplier la vitesse, en régularisant la répartition de la force.

La coque, ainsi que les barrots du pont et du faux-pont, étaient en métal ; seuls, les plate-forme, lambris et autres ouvrages d'acastillage étaient en bois.

Pendant ce temps, nos ateliers de construction de machines ne restaient point inactifs.

En 1845, MM. Mazeline frères confectionnèrent plusieurs types d'hélice, dont un de leur invention, dans le but d'effectuer des expériences comparatives.

Leur type d'hélice fut d'abord expérimenté à l'aide d'une machine de 6 chevaux conçue par M. François Mazeline, qui fut placée sur le petit steamer *Ariel*, de 20 tonneaux de jauge environ.

D'après une description qui en fut faite à cette époque, ce moteur était à action simple et directe, ne comportant aucun engrenage ; les bielles étaient renversées et leur ingénieuse inclinaison par rapport aux cylindres permettait à la machine, qui reposait sur une plate-forme, de ne fatiguer que très peu le navire.

Les chaudières tubulaires étaient placées à l'avant ; cet ensemble tenait si peu de place qu'aucune des pièces de la

machine en action ne dépassait le plat bord pourtant peu élevé de l'embarcation.

Cet essai donna de très bons résultats, et, en 1846, l'hélice Mazeline fut expérimentée, à Cherbourg, sur la *Pomone*, en présence du prince de Joinville. Ce navire lutta pendant deux jours avec les frégates *Gomer* et *Chaptal* et remporta sur elles un avantage marqué.

La même année, la Marine nationale se livra à des essais sur les divers types d'hélices, à Toulon. Le *Roland*, de 60 mètres de longueur sur 10 mètres de large et 4 m. 50 de tirant d'eau, fut muni d'une machine et d'une hélice sortant des ateliers Mazeline. Cet appareil, à expansion variable, comportait deux paires de cylindres agissant séparément par couples, et permettant de n'employer qu'une partie de la vapeur quand il était possible d'utiliser les voiles. En cas d'avarie d'une partie de la machine, l'autre conservait toute sa force qui pouvait être portée à 300 chevaux. Ce navire pouvait porter dix jours de combustible et franchir, à 10 nœuds en moyenne, une distance de 800 lieues marine. Sa vitesse maxima était de 12 nœuds.



Le chemin de fer de Paris à Rouen et de Rouen au Havre — Influence sur la navigation à vapeur

Pendant cette période se produisit un fait qui apporta un nouvel élan au développement de la navigation à vapeur au Havre.

Nous ne savons malheureusement que trop, dans notre ville, alors que nous ne possédons encore aujourd'hui qu'une seule ligne de chemin de fer à grand trafic, quelle importance capitale les facilités de communication avec l'intérieur présentent pour un grand port. Il est donc nécessaire de rappeler ici, en les accompagnant de quelques détails, les conditions dans lesquelles fut établie la voie ferrée entre le Havre et Paris : aussi bien pourra-t-on voir, par la suite, qu'un grand nombre de Compagnies maritimes n'attendaient que la réalisation de ce progrès pour créer de nouveaux services ou améliorer ceux qui fonctionnaient déjà ; que, notamment, c'est

pour cette raison que les lignes de vapeurs transatlantiques, depuis si longtemps à l'étude, étaient restées jusque-là à l'état de simple projet.



C'est le 4 mai 1843 qu'avait eu lieu l'ouverture de la ligne de Paris à Rouen. Cette inauguration s'était effectuée avec une grande solennité. Elle fut présidée par le duc de Nemours (qui avait, l'avant-veille, inauguré la ligne d'Orléans).

A cette occasion, des fêtes aussi nombreuses que variées, auxquelles la Municipalité du Havre fut conviée, avaient été organisées au chef-lieu. Parti de Paris le 3 mai, à neuf heures du matin, le train officiel arriva à Rouen à une heure après midi ; il contenait 600 personnes, dont deux ministres, le président de la Chambre des Pairs et celui de la Chambre des Députés. L'ambassadeur d'Angleterre figurait parmi les invités. On sait, en effet, que la ligne avait été construite par une Compagnie anglaise, dont M. Locke était l'ingénieur en chef.

Dans le discours qu'il prononça à l'Hôtel de Ville, le duc de Nemours laissa espérer le prolongement, à bref délai, de la ligne jusqu'au Havre. « Il fallait, dit-il, à la richesse, à l'industrie, à l'activité toujours croissante de la ville de Rouen et de ce département, une voie plus rapide. La voilà faite. Rouen est maintenant aux portes de Paris

comme il sera bientôt sur le rivage de la mer ».

L'ouverture de la ligne de Paris à Rouen améliora sensiblement la situation du port du Havre, en ce qui concerne les voyageurs, surtout à partir de 1845, époque à laquelle les deux Sociétés de diligences qui desservaient le Havre, c'est à dire les Messageries Générales de France (Caillard et Ce, 30, rue Saint-Honoré, Paris) et les Messageries Royales (1), organisèrent des voyages pour Paris sans transbordement, les voitures se trouvant, à leur arrivée en gare du chef-lieu, soulevées et placées sur un wagon à l'aide d'une grue.

A partir de cette époque, pour les voyages du soir, on partait du Havre à 5 heures 3/4 ; on était à Rouen à minuit, et à Paris, à 5 heures du matin. Inversement, les voyageurs partis de Paris à 7 heures 25 du soir, arrivaient à Rouen à 11 heures 1/2 et au Havre à 6 heures du matin.

Antérieurement à l'ouverture du chemin de fer de Paris à Rouen, on mettait seize heures en diligence du Havre à Paris (voyage du soir de 6 h. du soir à 10 h. du matin).

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises, il était évident que le port de Rouen se trouvait, par le fait même de l'établissement du chemin de fer dont

---

(1) Les Messageries Générales avaient pour directeur au Havre, M. Mesnil, 31, rue de Paris, les Messageries Royales, M. Vautier, même rue en face l'Église Notre-Dame.

il était le terminus, dans une situation très supérieure à celle du Havre.

***

La section de Rouen au Havre fut exécutée par la Compagnie anglaise qui avait déjà établi la premiere partie de la ligne. Elle ne put, toutefois, être inaugurée qu'en mai 1847, par suite d'un accident survenu à l'un de ses principaux ouvrages. En effet, en avril 1846, le viaduc de Barentin, qui venait d'être achevé, s'écroula subitement comme un château de cartes. Il n'en resta que les culées et quelques portions d'arches, émergeant du sol de dix mètres à peine.

Cet accident souleva, comme bien l'on pense, une émotion considérable. Des doutes sérieux furent émis sur la solidite des ponts construits dans des conditions semblables, à Malaunay et à Mirville. Ce n'est qu'à la fin de 1846 que le viaduc de Barentin put être de nouveau achevé. Ces ouvrages d'art furent soumis à une épreuve de 3,000 kilos de ballast par mètre carré.

Le 4 mars 1847 eut lieu la troisième épreuve du pont d'Eauplet, sur la Seine en avant de Rouen (les trains de Paris s'arrêtaient antérieurement à la gare de Saint Sever). Le lendemain, un convoi officiel, composé d'une diligence. d'une voiture de deuxième classe et d'un wagon découvert partit de Rouen pour expérimenter une dernière fois la ligne. Le train transportait une Commission

composée de MM. Frissard, inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées ; Ch. Laffite, député, président de la Compagnie du chemin de fer du Havre à Rouen ; Alton Shee, pair de France ; Locke, Newmann, etc., ingénieurs ; G. de Lapeyrière, directeur de l'exploitation des deux chemins ; Mac-Kensie et Brassey, constructeurs ; Achille Brindeau, commissaire royal. Le trajet de Rouen à Harfleur s'effectua en trois heures et demie, avec arrêt à tous les viaducs. Du Havre à Harfleur, il s'accomplit en vingt-cinq minutes y compris le quart-d'heure consacré à l'inspection du pont sur la Lézarde.

La Commission fut reçue, à son arrivée à la gare, par les maires du Havre et d'Ingouville, le lieutenant-colonel de la garde nationale, MM. Reynaud, Chevalier et Chatoney, ingénieurs des Ponts et Chaussées.

La ligne fut livrée au public le 22 mars 1847. La veille, un convoi transportant les notabilités administratives et les représentants de la presse parisienne parcourut la ligne dans les deux sens.

Il n'y eut point, à cette occasion, de cérémonie officielle comparable a celle dont la ville de Rouen avait été le théâtre, en 1843. La Compagnie fit annoncer, en effet, « qu'elle ne voulait point célébrer par des pompes vaines et coûteuses un événement que son caractère d'utilité publique solennisait suffisamment aux yeux des populations, et

qu'elle préférait employer à des distributions de secours répartis entre les communes traversées par le tracé l'argent qu'il lui en aurait coûté. » (1)

Cependant, une cérémonie, d'un caractère purement local, fut organisée pour célébrer l'arrivée du convoi qui portait, notamment, les membres du conseil d'administration, M. Dubois, député du Havre, et son collègue, M. Vitet. Ce train, dont la locomotive était ornée de drapeaux et d'écussons, partit de la gare Saint-Lazare à 6 heures 45 du matin et s'arrêta à Mantes, puis à Rouen où une collation fut servie. Le départ de Rouen eu lieu à 10 heures 1/2 et l'arrivée au Havre à midi trois quarts. après visite des principaux travaux d'art.

Toutes les autorités locales, le maire de Graville, le clergé de Notre Dame, d'Ingouville et de Saint-François attendaient l'arrivée du train ; la garde nationale, sa musique et celle du régiment de ligne étaient placées de chaque côté de la voie, ou des chaises avaient été disposées pour les dames. Des salves d'artillerie, tirées des hauteurs de Graville, saluèrent l'entrée en gare. Des discours y furent prononcés par le Président du Conseil d'administration, le Sous-préfet, le maire de Graville et le curé de Notre-Dame.

L'absence de tout représentant de l'Administration supérieure et des auto-

(1) Une somme de 12.000 fr. fut distribuée aux pauvres par la Compagnie.

rités de la ville de Rouen fut assez mal interprétée au Havre, mais le *Journal de Rouen*, dont le rédacteur en chef figurait parmi les membres de la presse, fit preuve de courtoisie, tout en réservant les intérêts de sa ville, dans un compte-rendu dont nous détachons les lignes suivantes :

« Le chemin est ouvert, bien et proprement frayé : que Dieu lui donne chance et prospérité ; c'est le vœu sincère que retourne à M. Locke la voix de Rouen mal comprise, mal interprétée par lui. Rouen est capable, nous l'espérons bien, d'une noble rivalité, d'une généreuse émulation, mais incapable d'aucune basse jalousie. »

Le compte rendu ajoutait :

« Que Rouen ne se croise pas les bras, car il y a place pour tous sous le soleil.

« Pour devise de son chemin de fer la Compagnie du Havre a inscrit sur le panneau de ses wagons « *Sic Lutetia portus* » (c'est ainsi que Paris devient Port de mer). Laisserons-nous au Havre tout le bénéfice de cette devise ? Que les Rouennais sachent vouloir la désobstruction de l'embouchure de leur fleuve et le port de Paris restera où il doit être, à Rouen. »



Le résultat de l'ouverture de cette ligne ne se fit pas longtemps attendre, au point de vue commercial. Les Compa-

gnies de transport par eau publièrent immédiatement des tarifs, faisant ressortir pour le commerce un avantage de 20 0/0 au profit de la voie fluviale ; on annonça, en même temps, la construction d'un paquebot en fer, destiné aux voyageurs, devant faire dix lieues à l'heure et les conduire à Rouen en quatre heures.

Les diligences et Messageries terrestres abaissèrent aussi immédiatement leurs prix.

Les mêmes résultats se faisaient aussi sentir au dehors. La Compagnie des steamers pour Brighton doublait ses départs. D'autre part, en prévision de cette amélioration, le Parlement Américain avait été saisi, en 1846, par une Compagnie représentée par M. Mills, d'un projet de service maritime entre New-York et Brême, touchant à Cowes et au Havre. L'escale de Cowes avait été choisie, parce que les dépêches pouvaient parvenir en trois heures de Londres à ce port ; celle du Havre parce qu'il n'était éloigné du port anglais que par sept heures de trajet « et qu'il ne faudrait plus bientôt que cinq heures pour aller du Havre à Paris. »

Les journaux américains parlaient déjà de la construction de douze steamers avant la fin de l'année.

Quelque temps après, une commission du Parlement américain proposait de concéder à une Société ayant à sa tête J. Slove, le service direct entre le Havre et New-York, à charge d'effec-

tuer quarante-huit fois par an le transport des malles entre les deux ports avec quatre steamers devant battre ceux de la Compagnie Cunard de deux à cinq jours par traversée, moyennant l'allocation du port des lettres et des colis postaux pour toute rémunération.

Enfin, c'est également en se fondant sur les facilités de communication entre le Havre et Paris, que MM. Hérout et Handel venaient d'obtenir du Parlement français la concession de ce service, à l'aide des frégates à roues appartenant à l'Etat.



Nouveaux steamers en service de 1841 à 1850 — Lignes nouvelles — Le débarquement du prince de Joinville — L'accident du « Comte-d'Eu » — La perte du « Saint-David » — Le remorquage des navires de grains — La fuite de Louis-Philippe par le bateau de Southampton.

Il est intéressant, au point où nous en sommes arrivés et avant de faire l'historique des premières lignes de vapeurs long-courriers, de rappeler les noms des steamers qui, de 1841 à 1850, entrèrent successivement en service entre le Havre et les ports français ou européens.

En voici la nomenclature, avec l'indication des destinations et des armateurs ou consignataires :

ROUEN : *Diavolo* (FERRAND, Grand-Quai), *Commerce-de-Pauillac* (THUS ET PINGUET), *Emma* (PAUWELS ET Ce).

PONT-AUDEMER : *Industrie* (H. KEENAN, rue Saint-Jacques).

ISIGNY : *Honfleur* (VIEILLARD ET Ce).

MORLAIX : *Finistère* (CORBIÈRE, VACHER ET TILLY).

SAINT-MALO : *Bretagne* (FRÉDÉRIC DE CONINCK, puis SERGENT ET Ce, au Havre ; DUHAUTCILLY, à Saint-Malo).

DUNKERQUE : *Nord*, *Elbe*, *Dunkerque* (SERGENT ET Ce), *Dunkerquois* (GUILLOU).

ALGER, MARSEILLE : *Sphinx* (J.-A. BLANCHARD).

OSTENDE : *Courrier* (PHILIPPE DEVOT ET Ce).

BRIGHTON : *Lord-Melleville*, *Menai* (ALBRECHT), *Fame*.

LIVERPOOL : *Margaret*, *St-David*, *Ocean*, *Blarney* (DAWIDSON ET Ce, agents et correspondants de la Compagnie anglaise, propriétaire des transatlantiques *Great-Western* et *Great-Britain*), *Bastinasloë*, *William-Fawcet* (EMERSON ET Ce).

PLYMOUTH, DUBLIN, LIVERPOOL : *Victoria*, *Severn* (DAWIDSON).

LONDRES : *James-Watt*, *Sphinx*, *Columbine*, *Wilberforce*, *Venezuela*, *Raimbow* (ALBRECHT), *London-Merchant*, *William-Jolliffe* (GUILLOU).

SOUTHAMPTON : *Robert-Bruce* (GILLO), *Prince-of-Wales* (EMERSON), *City-of-Londonderry* (GUILLOU), *Express*.

En dehors de ces lignes, dont nous avions déjà, dans un précédent chapitre, signalé la création, nous devons mentionner, dans la période qui s'étend

de 1841 à 1850, les débuts de trois services très importants.

Le premier est un service mensuel, sous pavillon espagnol, pour Malaga, touchant à Saint-Sébastien, Santander, La Corogne et Cadix. Il fut d'abord desservi (1846) par le steamer *Malaga* (VEYRET ALCAIN ET Ce), auquel vinrent s'ajouter ultérieurement les vapeurs *Gibralfaro*, *M.-A.-de-Heredia* (1848), *Martin* (1849). Le nombre des départs fut augmenté et la direction de cette ligne passa aux mains de M. J. DE YRIGOYEN.

La seconde création est celle d'un service direct, à départs fréquents (deux fois par mois en hiver, quatre fois en été) entre le Havre et Liverpool. C'est M. Mac Iver, l'un des chefs de la Compagnie Cunard qui organisa cette ligne : « Cette communication directe, lisons-nous dans une annonce publiée à cette époque, est établie dans le but d'accorder au commerce toutes facilités pour exporter et transborder les marchandises françaises, allemandes, suisses, sur les steamers de la Compagnie « British and North America Royal Mail » ou sur tous autres allant aux Etats-Unis (agents : DONALD CURRIE, au Havre ; CH. MAC IYER, à Liverpool ; BURNS, à Glasgow).

Le premier vapeur mis en service sur cette ligne fut le *Commodore*, capitaine Little (15 décembre 1849).

Enfin, en 1849, le 11 février, eut lieu le premier départ du steamer hollandais *Admiraal-Verhuell*, capitaine A.

Van-Valkom. Cette nouvelle ligne, qui vint faire concurrence aux vapeurs de la Compagnie Albrecht, avait pour directeur, au Havre, M. Th. Barbey. Les départs avaient lieu trois fois par mois.

Nous laissons de côté, quant à présent, afin de leur faire une place à part, les débuts de la navigation transatlantique à vapeur dans notre port pour rappeler quelques-uns des principaux événements se rattachant à notre sujet, qui se passèrent au Havre, pendant cette période.

Au mois d'octobre 1844, à la suite du bombardement de Tanger, de Mogador et de la bataille d'Isly, qui avaient contraint les Marocains à mettre bas les armes, le vice-amiral prince de Joinville, se dérobant aux fêtes préparées à Toulon pour célébrer son retour à la tête de la flotte française victorieuse, s'embarqua à Cadix sur le *Pluton*. de la Marine Royale, à destination du Havre. Le navire mouilla sur notre rade, après une traversée de huit jours, le 1er octobre, dans la soirée. Le jeune vice-amiral descendit immédiatement dans un canot avec M. Touchard, son aide de camp, et se fit débarquer à l'escalier du Grand-Quai.

Aussitôt M. Touchard prit les devants pour aller retenir deux chambres à l'hôtel de l'Amirauté. Mais la Douane veillait. Un préposé, qui avait vu filer rapidement l'aide de camp, se posta aussitôt au haut de l'escalier : au moment où le prince de Joinville mettait le pied

sur le quai, il entendait une voix impérieuse qui disait : « Doucement, s'il vous plaît, où allez-vous si vite ? » Un peu surpris au premier moment, le fils de Louis Philippe, très heureux de constater avec quelle exactitude les consignes étaient observées, tira, pour justifier de sa qualité, un très riche portefeuille armorié. A cette vue le douanier le regarda plus attentivement et, l'ayant reconnu, rectifia la position et le salua militairement. Il fut très chaleureusement félicité par le prince.

L'année suivante, le steamer anglais *St-David*, capitaine Evans, parti du Havre pour Liverpool, le 13 décembre, dut être considéré comme perdu, faute de nouvelles au bout de trois semaines. Ce steamer, de 178 tonneaux et 80 chevaux de force, avait 13 hommes d'équipage et portait une cargaison d'une valeur considérable. On avait même remarqué qu'à sa sortie du port, il était surchargé d'une façon excessive. Des marchandises et des objets provenant de ce navire, rejetés par la tempête, furent recueillis sur la plage d'Etretat.

En 1847, se produisit un événement bien douloureux. Au cours d'un essai, une explosion de chaudière se produisit à bord du yacht royal le *Comte-d'Eu*, tuant et blessant un grand nombre de personnes. La ville du Havre fit à ces malheureux des obsèques solennelles, et une souscription ouverte au bénéfice de leurs familles s'éleva à une somme considérable.

La même année, le Gouvernement dut envoyer des navires à vapeur au devant des voiliers, chargés de grains, impatiemment attendus, que les vents d'Est retenaient à l'entrée de la Manche. La frégate *Vauban*, commandée par le capitaine de vaisseau Le Saulnier de Vanhello, mouilla en rade du Havre le 29 mai. Elle avait quitté la veille la rade des Dunes avec dix navires à la remorque, dont six pour le Havre, quatre pour Dieppe et le Tréport. Cette frégate avait déjà conduit, le 3 mai, deux navires à l'entrée du Havre et laissé, à la hauteur de Dieppe et de Fécamp, cinq ou six navires chargés de grains.

Pour donner une idée de la quantité de céréales importées au Havre pendant cette période de disette, il suffit de rappeler que, du 14 au 21 juin 1847, on vit entrer dans notre port vingt navires américains portant 90,000 barils de farine, 31.000 sacs et deux greniers de blé, et 14.000 sacs de seigle.

Enfin, en 1848, c'est au Havre que Louis-Philippe, chassé de Paris par la Révolution de février, vint s'embarquer pour l'Angleterre avec une partie de sa famille. Après avoir abdiqué, le roi s'était réfugié à Dreux, où il fut rejoint par quelques-uns des siens. Il gagna Trouville, puis Honfleur, mais le mauvais état de la mer rendait la traversée impossible. Grâce au dévouement d'un fonctionnaire d'Honfleur la famille royale put s'embarquer secrètement pour le Havre, où elle arriva sans

avoir été signalée pour prendre place sur le steamer *Express*, de la ligne de Southampton. La flotte anglaise croisait dans la Manche pour protéger le passage du roi détrôné, qui reçut en Angleterre l'hospitalité au château de Claremont.

Le fonctionnaire qui, à Honfleur, avait favorisé la fuite du Roi, avait, antérieurement, trouvé des appuis dans l'entourage de Louis-Philippe. Très loyalement il se rendit le lendemain à Rouen, auprès du commissaire extraordinaire du Gouvernement provisoire, auquel il rendit compte de sa conduite et offrit sa démission. Ce commissaire, M. Deschamps, refusa de l'accepter, ajoutant que la République étant fondée sur le culte de toutes les vertus, elle ne pouvait qu'être honorée d'être servie par un homme aussi fidèle aux devoirs de la reconnaissance et aussi respectueux du malheur.

Constructions nouvelles — Quelques faits. — Les premiers steamers long-courriers

Aux faits précédemment cités, nous devons ajouter, pendant la même période, l'indication de quelques constructions effectuées par nos chantiers et ateliers,

C'est d'abord celle du vapeur le *Faon*, exécutée aux Chantiers Normand, sur les plans de l'ingénieur Massard. Sa machine, sortant des ateliers de M. John Penn, à Greenich, était de 120 chevaux de force. Ce navire, qui revint fréquemment depuis comme aviso de l'Etat dans notre port, était primitivement destiné à faire, pour le compte du gouvernement, le service postal entre Calais et Douvres. Il était à hélice et avait 42 mètres de long sur 6 de large et 1 mètre 90 de tirant d'eau.

C'est ensuite la construction, dans les ateliers de MM. Mazeline frères, d'une machine d'un type nouveau destinée à la corvette à hélice *Biche*.

Cet appareil moteur était à connexion directe et à cylindres horizontaux. Une note, publiée à cette époque dans la presse, indiquait que le mouvement de la tige des pistons se transmettait au moyen d'une bielle à deux roues de diamètre égal, placées de chaque bord et concourant ensemble à imprimer un mouvement de rotation au pignon au centre duquel passait l'arbre de l'hélice à deux branches et à pas variable.

L'appareil, placé entre deux cloisons étanches, écartées de sept mètres, ne pesait que 62 tonnes y compris l'eau des chaudières.

Nous reviendrons ultérieurement sur d'autres constructions et d'autres faits qui ont trait à la navigation à vapeur au long-cours, aux origines de laquelle nous devons consacrer un chapitre spécial.

En terminant ce chapitre, nous croyons devoir reproduire un tableau récapitulatif, publié en 1843, contenant la liste des steamers français attachés à cette époque au port du Havre, avec indication de leur destination, de la force et de l'origine de leur machine, ainsi que des noms de leurs armateurs ou propriétaires. Les machines construites en Angleterre y sont indiquées par un A ; celles d'origine française par un F.

Paquebots à vapeur au Havre :

Tage..........	172	A	Ph. Albrecht	St-Pétersb
Amsterdam..	180	A	»	»
Havre........	120	A	»	Hambourg
Paris........	190	A	»	»
Rotterdam...	160	A	»	Rotterdam
Hambourg...	120	A	»	»
Sphinx	160	A	Ch. Guillou	Londres
Morlaisien...	170	A	Ed. Corbière	Morlaix
Commerce-de-Lille.......	70	A	Sergent et Cie	Dunkerq
Dunkerquois	73	A	»	»
Colibri.......	55	F		Cherbourg
Calvados.....	70	A	Lamoisse et Cie	Caen
Neustrie.....	70	F	dito	»
Courrier-de-Pauillac...	40	A	Thus et Pinguet.......	Rouen
Rouennais...	156	A	Taylor......	»

L.-Philippe..	30 F	Pauwells...	Rouen
Emma.......	25 F	» ...	»
Normandie...	1 0 A	Vieillard Jalland et Cᵉ	»
Seine........	120 A	Dite........	»
François.....	50 A	Vieillard et Cᵉ........	Honfleur
Honfleur.....	70 F		dans le port
National.....	40 F	Lahure.....	Trouville

Remorqueurs :

Courrier...........	70 A	Vieillard et Cᵉ
Hercule...........	140 A	»
Alcide............	140 A	»
Neptune...........	140 F	Lecoq
Vesuve............	140 F	»
Remorqueur-n°-1..	80 A	A. Bertin et Cᵉ
» *n°-2*..	100 A	»
» *n°-3*.	50 A	»
Rollon............	120 A	Duboullay et Cᵉ
Commerc -de-Paris	50 A	Lenormand et Baudu
Casimir...........	50 A	H Expert et Cᵉ
Robert-Guiscard...	120 F	Duboullay et Cᵉ
Rouennais.......	100 A	Cᵉ Rouennaise
Rouen............	160 A	«
Pilotin...........	50 A	»

***

Nous avons déjà, dans une série d'articles relatifs aux anciens paquebots entre le Havre et New-York, donné quelques indications générales relativement aux débuts de la navigation à vapeur à travers l'Atlantique.

En rappelant, dans l'étude qui va suivre, les origines de la navigation à vapeur entre l'Europe et les autres parties du monde, nous aurons l'occasion,

en nous plaçant à un point de vue plus général, d'y ajouter certains faits.



C'est un navire à vapeur américain, le *Savannah*, qui, en 1819, fit le premier voyage d'Amérique en Europe. Ce stea mer, de 350 tonneaux, se rendit de New-York à Saint-Pétersbourg, après avoir fait escale à Liverpool et à Copenhague. Il convient de signaler que ce voyage s'effectua mi-partie à la voile et mi-partie à la vapeur et qu'il fut plutôt, à cette époque, considéré comme un coup d'audace que comme une expérience réellement pratique.

Six ans plus tard, en 1825, le steamer anglais l'*Enterprise*, de 500 tonneaux, mû par deux machines de 60 chevaux, se rendit de Falmouth à Calcutta en 113 jours, dont 8 passés au Cap pour renouveler sa provision de charbon.

A la même époque, un bateau à vapeur hollandais fit la traversée d'Amsterdam à Curaçao.

Nous rappelons ici qu'en 1838, le *Sirius* avait fait la première traversée d'Angleterre aux Etats Unis en dix-sept jours à l'aller et dix-huit au retour ; que, peu après, le *Great-Western*, de 65 m. 60 de long sur 11 mètres de large, d'une vitesse moyenne de 8 nœuds 8, fit le même trajet en dix-sept jours à l'aller et quinze au retour.

Deux ans plus tard, la Compagnie anglaise ROYAL MAIL WEST INDIA, orga-

nisa une ligne à vapeur de Suez à Calcutta, avec subvention du Gouvernement britannique. Dautre part, une Société, de même nationalité, la PENINSULAR AND ORIENTAL CY, établissait deux services connexes : l'un, de Marseille à Alexandrie ; l'autre, de Suez sur l'Inde et la Chine.



Les premiers steamers transatlantiques sur New-York — Le premier service à vapeur sur le Brésil — La Compagnie Gauthier

Jusqu'à l'époque où furent organisés les premiers services directs à vapeur entre notre port, les deux Amériques et les Antilles, les transports par voies rapides entre le Havre et ces directions s'effectuaient, en transbordement, par les ports anglais au moyen des lignes de cabotage international que nous avons précédemment signalé.

La BRITISH NORTH AMÉRICAN C° (Compagnie Cunard), de Liverpool, avec le *Cambria*, le *Calédonia*, le *Britannia*, l'*Hibernia*, l'*Acadia* (DONALD CURRIE, agent au Havre) ; la Compagnie Américaine UNITED STATES MAIL, avec les steamers *Atlantic*, *Pacific*, *Artic*, *Baltic*, *Adriatic*, (DRAPER, agent au Havre) ; l'OCEAN STEAM SHIP C° qui faisait

partir ses navires de Brême, avec escale à Cowes (W. ISELIN, agent au Havre) et avait mis sur cette ligne les vapeurs *Washington* et *Hermann* ; la COMPAGNIE OCCIDENTALE, de Liverpool, avec les steamers *Great-Western*, *Great-Britain*, *Mathews*, emportaient vers New-York et Boston les voyageurs et les marchandises pressés, venus de tous les coins de l'Europe.

De Southampton, la WEST INDIA ROYAL MAIL, la BRASIL ROYAL MAIL (Dawidson agent au Havre), mettaient plus particulièrement le Havre en relations avec les Antilles et le Brésil, après transbordement dans le port anglais.

Nous ne voulons pas nous étendre ici sur la création du premier service à vapeur Français entre le Havre et New-York, dont nous avons donné déjà les détails dans notre précédente étude sur les anciens paquebots entre le Havre et New York. Nous nous contenterons de rappeler qu'après des tentatives infructueuses faites de 1840 à 1847, le Gouvernement se décida, au cours de cette dernière année, à concéder le service du Havre à New-York à MM. Herout et de Handel.

Quatre frégates à vapeur de 450 chevaux, primitivement destinées aux voyages des Antilles, le *Christophe-Colomb*, le *Canada*, le *Darrien* et l'*Ulloa*, qui, pour flatter l'amour-propre américain, changèrent leurs noms en ceux de *Philadelphie*, *Union*, *New-York*, *Missouri*, furent mises par l'Etat à la dispo-

sition du concessionnaire. Les premiers départs eurent lieu de Cherbourg, les travaux d'approfondissement du chenal du Havre, ainsi que le bassin de la Floride, qui devait recevoir ces navires, n'étant pas encore terminés. Ce bassin fut inauguré en octobre par le *New-York*, « le plus grand navire, disaient les journaux locaux, que le Havre ait reçu dans son port depuis la *Grande-Françoise*, de fabuleuse mémoire, »

Ce service, dont nous avons retracé les débuts assez heureux, puis les rapides vicissitudes, dura peu. Inauguré le 22 juin 1847, il prit fin en janvier 1848, dans d'assez tristes conditions. La Compagnie, qui avait accepté les offres de l'Etat avec un enthousiasme très méritoire, mais fort imprudent, se trouva dans l'impossibilité d'effectuer ses départs après le commencement de l'année. A la suite d'une mise en demeure restée infructueuse, un procès s'engagea, et au cours de ces difficultés, les équipages, ne recevant pas leurs salaires, furent obligés d'engager leurs effets au Mont-de-Piété. En avril 1848, la réintégration des quatre frégates dans la flotte fut ordonnée. Le *Missouri*, le *Philadelphie* et le *New-York* furent affectés au port de Brest, l'*Union* à celui de Cherbourg. Ces navires reprirent alors leurs anciens noms.

Cette fâcheuse expérience donnait pleinement raison aux judicieuses observations qui avaient été présentées de divers côtés, en 1840 et 1847, notam-

ment par la Chambre de commerce du Havre, lorsque le Parlement avait discuté la question des services postaux. On avait fait remarquer alors que ces frégates allaient entreprendre avec les steamers de la Compagnie Cunard une lutte tout à fait inégale, à tous les points de vue. D'une puissance effective de 400 chevaux au maximum, et d'un tirant de 5 mètres 78, les frégates, obligées d'emporter plus de 800 tonneaux de charbon, ne pouvaient recevoir, en sus, que 200 tonneaux environ de fret. Leurs machines pesaient 50 tonnes de plus que celle de l'*Acadia*. Enfin, la hauteur de leurs mâtures et la complication de leurs gréements exigeaient un équipage de 72 hommes.

Les steamers anglais avec lesquels ces navires étaient en concurrence possédaient une puissance effective de 440 chevaux au moins ; leur tirant d'eau n'était que de 4 mètres 70 ; la provision de charbon, calculée pour dix-huit jours, ne s'élevait qu'à 600 tonneaux, laissant un espace considérable pour le fret ; leur équipage ne s'élevait qu'à cinquante hommes.

On constata aussi que les traversées de l'Atlantique, pendant la mauvaise saison, exigeaient des navires d'une trempe particulière, capables de résister à la fois aux coups de mer et aux secousses de la machine. La coque de nos frégates s'était plusieurs fois disjointe, et quelques-unes étaient rentrées au port faisant de l'eau comme des paniers.

La durée moyenne de leur traversée du 22 juin au 24 novembre avait été de 19 jours à l'aller et de 17 jours au retour, alors que, de 1840 à 1842, les steamers de la Compagnie Cunard avaient effectué leurs voyages avec une moyenne de 13 jours à l'aller et de 11 jours au retour.

Ces frégates ne revinrent plus dans notre port qu'à la fin de 1848 et au commencement de 1849 pour transporter des insurgés condamnés à la déportation à la suite des journées de juin 1848. L'*Ulloa* emporta, en août 1848, 441, puis, en septembre, 546 de ces malheureux ; le *Darrien* en emmena 194. L'entrepont de ces navires avait été divisé en compartiments pouvant recevoir 15 personnes. Les condamnés étaient provisoirement internés à Cherbourg, sur des pontons.

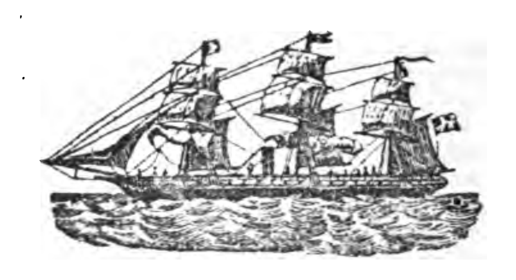
Dans le premier convoi emmené par l'*Ulloa* se trouvait le nommé Thomassin, organisateur du fameux banquet à 25 centimes, Gaëtan et plusieurs Italiens et Polonais.

C'est à la suite de l'échec de la Compagnie Herout et de Handel que la Compagnie Américaine établie à Liverpool que nous avons signalée plus haut, affecta au service du Havre à New-York, avec escale à Cowes, le steamer neuf *United-States* (1848), qui fut suivi, à quelques années de distance, par le *Franklin*, le *Humbolt* (1851), l'*Union* (1853), le *St-Louis* (1854), appartenant à l'Océan Steam Ship ; par le *Fulton* et

l'*Arago* (1855), de la NEW-YORK ET STEAM NAVIGATION CY ; puis par les steamers *Vanderbilt*, *North-Star*, *Ariel*, *Northen-Light*, *New-York*, *Daniel-Webster*, *Illinois* de la VANDERBILT EUROPEAN LINE (1856), et à peu près en même temps par les vapeurs *Adriatic*, *Atlantic*, etc., de la NORT ATLANTIC COMPANY.

Tous ces steamers étaient en bois et à roues.

Nous ne faisons que rappeler les noms de ces navires, dont nous avons déjà retracé la carrière, et nous arrivons à l'organisation d'un service français extrêmement intéressant que nous n'avions point mentionné dans notre précédente étude parce qu'il n'était pas spécialisé à la ligne de New-York. Nous voulons parler des services par navires mixtes, qu'on appelait alors steamers auxiliaires, organisés en 1856, par MM. GAUTHIER FRÈRES, de Lyon, sur New-York, la Nouvelle-Orléans et le Brésil, avec escales.



La Compagnie Franco-Américaine (Gauthier frères) — Les vapeurs auxiliaires — La perte du « Lyonnais »

Depuis l'échec de la Société Hérout et Handel, on n'avait cessé, au Havre, de demander la création, sur de nouvelles bases, d'un service français entre notre port et les Etats-Unis.

Cette préoccupation apparaît à chaque instant, dans de nombreuses publications locales. Elle se manifesta même, tant elle était vive, dans les discours qui furent prononcés lorsque le steamer américain *Franklin* inaugura, à la fin de l'année 1850, un nouveau service à grande vitesse entre le Havre et New-York.

Le commerce du Havre avait organisé à cette époque, sous la présidence du maire, M. Lemaistre, un banquet pour

fêter le premier départ du pionnier de cette ligne, et le capitaine Wotton, commandant du *Franklin*, avait rendu cette politesse le surlendemain, à bord de ce navire.

M. de Lesseps, directeur au ministère des affaires étrangères, le directeur des postes, le ministre des Etats-Unis, MM. Ancel et Beugnot, députés, M. Hermé, président de la Chambre de commerce, et un grand nombre de notabilités parisiennes et havraises assistaient à ces fêtes. M. Godard, négociant au Havre, au nom du commerce de la place, y fit entendre les paroles suivantes : « Puisse le succès de cette ligne, que nous appelons de tous nos vœux, encourager bientôt l'établissement d'une ligne française développant nos relations avec les Etats-Unis, auxquels le Havre est en partie redevable de sa grande prospérité ». Et M. Iselin, agent de la Compagnie Américaine, lui répondait, avec un libéralisme et une largeur de vues qui furent très appréciés : « Nous avons une ligne américaine, il faut qu'elle se complète par une ligne française, unie et non concurrente. Alors seulement nous serons affranchis du tribut que nous payons aux lignes rivales, et les relations toujours si fraternelles de la France et des Etats-Unis se trouveront plus resserrées que jamais ».

C'est seulement six ans plus tard, en janvier 1856, que les journaux annoncèrent la création de la ligne si impatiem-

ment attendue et le départ prochain de ses premiers paquebots.

MM. Gauthier frères, de Lyon, organisateurs et directeurs de cette Société, qui prit précisément le titre de Compagnie Franco-Américaine, établirent leurs bureaux à Paris, 14, rue Grange-Bate lière. Ils installèrent une succursale à Lyon, 3, rue d'Oran, et choisirent pour leurs agents au Havre MM. J. Barbe et Morisse, 43, quai d'Orléans, et à New-York, MM. Poirier.

Cette Compagnie créa deux lignes, l'une sur les Etats-Unis, l'autre sur le Brésil, avec neuf bateaux à hélice, dont cinq achetés en Ecosse, chez le constructeur Laird, et quatre construits à Nantes.

Voici les noms, le tonnage et la puissance de ces steamers :

Le *Jacquart*....... ...	2.400 tx	500 chev
Le *François-Arago*. .	2.400 »	500 »
L'*Alma*...............	2.200 »	500 »
Le *Sébastopol*....	2.200 »	500 »
Le *Barcelone*........	2.000 »	500 »
Le *Cadiz*........... ..	2.000 »	500 »
Le *Lyonnais*.........	2.000 »	500 »
Le *Franc-Comtois*....	2.000 »	500 »

Les départs avaient lieu tous les mois sur chacune des lignes de New-York et du Brésil, en hiver. Les départs sur New-York étaient bi-mensuels, pendant l'été.

Le *Barcelone*, commandé par le capitaine Morin, fut le pionnier de la

ligne de New-York. Parti du Havre le 23 février 1856, il effectua sa traversée d'aller en 20 jours, et celle du retour en 14 jours.

Ces navires n'avaient point la prétention de lutter de vitesse avec les steamers des deux lignes américaines reliant alors le Havre à New-York. La définition de *steamers auxiliaires*, sous laquelle ils avaient été annoncés, indique suffisamment que leurs armateurs se proposaient d'associer la vapeur à la voile, dans le but d'obtenir, avec le minimum possible de consommation de charbon, des traversées plus rapides et plus régulières que celles des simples paquebots à voiles. C'était à la fois des cargo-boats et des navires à passagers.

En organisant ce nouveau service, MM. Gauthier frères avaient pu s'inspirer d'expériences tentées, dans le même ordre d'idées, depuis 1848.

Au Havre, MM. Mazeline frères avaient, à cette date, expérimenté un appareil primitivement destiné, pour les traversées de Rio, au grand voilier *Empereur-du-Brésil*, alors en construction. Cette machine, qui ne tenait que fort peu de place (environ 40 tonneaux), pouvait imprimer au bâtiment, suivant les circonstances, une vitesse de 2 à 6 nœuds. Ce système se faisait surtout remarquer par la facilité avec laquelle l'hélice et ses supports, qui affectaient la forme d'une brouette de terrassier renversée, pouvaient être enlevés à volonté. D'autre part, il existait déjà à Liverpool, en

1847, une Compagnie de voiliers dont les navires étaient munis d'appareils moteurs auxiliaires. L'un d'eux, le *Sarah-Sands*, avait effectué à cette époque, malgré les circonstances atmosphériques les plus defavorables, le trajet de New-York à Liverpool en moins de 19 jours.

Les nouveaux steamers de la Compagnie Gauthier étaient fort en progrès sur ces précédents.

Le *Barcelone* avait 79 mètres de long sur 11 de large. Sa coque était divisée en six compartiments étanches. Sa machine, sortant des ateliers du constructeur anglais Faweett, était d'une force nominale de 250 chevaux mais d'une puissance effective de 500. Elle était à connexion directe. Ses deux cylindres, horizontaux, étaient placés l'un à babord, l'autre à tribord, avec condenseurs à côté, le tout disposé en échiquier. Les bielles étaient attachées directement à l'arbre de l'hélice. Le changement de marche était obtenu au moyen d'un système semblable à celui employé pour la manœuvre des locomotives. Quatre chaudières tubulaires à faces planes et dômes semi-cylindriques fournissaient la vapeur avec pression de deux atmosphères. La pompe à air et la pompe alimentaire étaient également à connexion directe comme dans les machines de Penn.

La consommation de charbon était de 2 tonnes par heure ; la vitesse du navire d'environ 20 kilomètres à l'heure.

Ces steamers pouvaient porter 750 tonneaux de charbon et 750 tonneaux de marchandises. Ils étaient aménagés pour recevoir 160 passagers, et comptaient 85 hommes d'équipage.

Le second départ pour New-York fut effectué par l'*Alma*, capitaine Bocandé. Parti du Havre le 20 septembre, ce vapeur arriva à New-York le 22 octobre ; sa traversée de retour s'effectua entre le 9 et le 30 novembre.

Le *Cadiz*, capitaine Dugast, inaugura la ligne de Rio. Parti de ce port le 10 avril, il entrait au Havre le 16 mai.

Le *Lyonnais*, capitaine Devaulx ; le *Franc-Comtois*, capitaine Fournier, suivirent l'*Alma* sur la ligne de New-York.

Les débuts de ce service furent douloureusement attristés par un des événements maritimes les plus pénibles qui aient affecté notre port.

Le *Lyonnais* était parti de New-York le 30 octobre 1856. Quelques jours après on apprit, par un certain nombre de personnes sauvées par le voilier *Elise*, entré à New-York, que ce steamer avait sombré en mer, par suite d'un abordage, le lendemain de son départ, dans des circonstances très dramatiques, et que la majeure partie de l'équipage et des passagers erraient sur l'Océan, alors fort agité, sur les embarcations du bord.

La perte du « Lyonnais »

Voici, d'après le rapport de M. Laguire. deuxième lieutenant, ramené à New York par l'*Elise*, comment s'était produit l'abordage du *Lyonnais*.

Le 31 octobre 1856, vers 11 h. du soir, à 60 milles de la terre, par temps clair, le capitaine Devaulx avait aperçu tout à coup à tribord un navire, sans feux, venant à toutes voiles sur le *Lyonnais*. On fit jouer immédiatement le signal d'alarme, et le timonier mit la barre bâbord toute. Mais il était trop tard. Le *Lyonnais* fut abordé par le flanc, près du capot de l'échelle, par le voilier. Trois embarcations furent endommagées. Le *Lyonnais* continua sa route pendant dix minutes, mais l'eau fit irruption dans la machine et éteignit les feux.

On s'efforça d'aveugler la voie d'eau qui se trouvait au-dessus de la flottaison avec des pièces de toile à voile, des matelas, et de faciliter l'action des pompes en jetant une partie de la cargaison à la mer. Mais, il existait au-dessous de la flottaison une seconde déchirure qui ne put être bouchée. Les officiers, l'équipage et les passagers, après de longues heures d'efforts durent renoncer à la lutte, et l'abandon du *Lyonnais* fut décidé. Le capitaine fit preuve d'un sang-froid remarquable. Dans la matinée, il réunit les passagers et l'équipage et fit procéder, avec le plus grand ordre à l'organisation du sauve-

tage. Ce travail dura trente heures. On construisit, notamment, un radeau, qui fut chargé de provisions et reçut quarante personnes, deux embarcations contenant chacune vingt-cinq personnes, deux bateaux de sauvetage, en portant respectivement vingt et dix-huit furent mis à la mer. D'autres restèrent en surveillance, pour recueillir le capitaine, les officiers et les hommes de l'équipage qui restèrent à bord jusqu'à la dernière extrémité.

Le capitaine Devaulx quitta le dernier son navire, dans une yole ; il indiqua le point de terre vers lequel il fallait se diriger et ordonna aux officiers qui commandaient les embarcations de naviguer de conserve autant que possible trois par trois. Mais ces chaloupes furent promptement dispersées par le mauvais temps. Celle que dirigeait le lieutenant Laguire échappa seule au désastre, après les plus cruelles péripéties. Elle vit d'abord passer à peu de distance, alors que les personnes qui la montaient étaient déjà exténuées, un navire qui, malgré leurs signaux désespérés, ne se détourna pas de sa route.

Enfin, après six jours de souffrances et d'angoisses, au cours desquels deux personnes moururent de froid, les naufragés furent aperçus et receillis par le trois-mâts barque brêmois l'*Elise*, capitaine Nordenslot, allant à Brême. Ce navire qui était sur le point de manquer d'eau, ayant rencontré, lui-même, quelque temps après, la barque hambour-

geoise l'*Elise*, capitaine Nielson, se dirigeant sur New-York. celui-ci prit à son bord quelques-uns des naufragés, dont le lieutenant Laguire, un passager, deux passagères et neuf hommes de l'équipage.

Il y avait à bord du *Lyonnais* 40 passagers de 1re classe, 94 hommes d'équipage, y compris l'état-major et un assez grand nombre d'hommes admis à bord du navire à titre gratuit, pour y être employés pendant la traversée, en tout 192 personnes.

L'état-major se composait de : MM. Devaulx, capitaine ; Roussel, second ; Mathieu, 1er lieutenant ; Laguire, 2e lieutenant ; Baumestack, trésorier ; Gigneur, chef mécanicien ; Rousset, Dufour, Adrien, mécaniciens ; Claisin, docteur. Cinq passagers, dont trois dames, et, parmi le personnel du bord, MM. Laguire, lieutenant ; Dufour, 3e mécanicien ; Lambert, boulanger ; Dublic, Nestor, Choupeau, Poireau, Juste, marins ; Delfaille, maître d'hôtel, échappèrent seuls au désastre.

Le matelot Choupeau se conduisit d'une façon admirable ; il resta six jours consécutifs à la barre, et eut un bras gelé depuis le poignet jusqu'au coude.

A son arrivée à New-York, M. Laguire fit immédiatement son rapport à MM. Poirier, agents de la Compagnie. Cet officier déclara que le nom du voilier abordeur était resté inconnu « mais » que ce navire avait laissé sur le pont

» du *Lyonnais* une partie de sa figure
» représentant un dragon noir à cri-
» nière dorée, aux yeux rouges, à la
» gueule ouverte avec un dard doré. »

MM. Poirier envoyèrent immédiatement le vapeur *Marion* à la recherche des autres embarcations, mais toutes les investigations restèrent infructueuses.

Quelque temps après, le navire anglais *Neptune* rencontra en mer et recueillit une des embarcations du bord, assez endommagée. Elle ne contenait plus personne, mais on y trouva une certaine quantité de provisions. On supposa que ceux qui se trouvaient à bord, affaiblis par le froid, avaient dû être enlevés par un coup de mer et que cette chaloupe s'était relevée, après avoir chaviré.

Les autres personnes sauvées par l'*Elise* arrivèrent à Brême sans incident.

On apprit, le 4 novembre, que le navire abordeur était le trois-mâts barque l'*Adriatic*, allant de Belfast (Maine) à Savannah. Ce navire était entré en relâche à Gloucester, avec son avant défoncé. Son capitaine n'indiqua pas tout d'abord toutes les circonstances de la collision, croyant, déclara-t-il, que le steamer n'avait pas souffert, et n'avait besoin d'aucun secours. Il prétendit n'avoir pas entendu les signaux de détresse. D'après les déclarations des hommes du *Lyonnais*, le voilier n'avait point de feux et avait disparu immé-

diatement après l'abordage, après avoir tiré deux coups de canon.

Le *Moniteur de la Flotte*, auquel nous avons emprunté une partie de ces détails, saisit cette occasion pour faire ressortir dans son numéro du 8 décembre 1856, quelle importance s'attachait à l'exécution du décret du 17 août 1852, sur l'éclairage des navires, et pour émettre le vœu que cette réglementation devint obligatoire pour toutes les nations maritimes.

On ne peut lire le récit de ce naufrage sans être frappé de l'analogie que présente cet abordage avec ceux de la *Ville-du-Havre* par le *Lock-Earn*, et de *La-Bourgogne* par le *Cromartyshire*.

Ces trois steamers français ont péri dans des conditions presque identiques, frappés au flanc par des voiliers dont la guibre est entrée dans leur carène comme un coin. C'est également dans des conditions à peu près semblables que s'était produit, en 1854, la collision du steamer américain *Artic*, avec le voilier *La Vesta*, sinistre dans lequel périrent 350 personnes.

Les steamers de la Compagnie Gauthier — Insuccès — Changement de service

La Compagnie Franco-Américaine (GAUTHIER FRÈRES) avait, comme nous l'avons indiqué, mis un certain nombre de ses paquebots sur la ligne du Brésil, avec escales.

Voici quelques indications qui permettront d'apprécier la vitesse des steamers affectés à ce service :

Le *Cadix*, pionnier de cette ligne, fit sa première traversée de retour dans les conditions suivantes : parti de Rio-Janeiro le 16 avril, il arrivait au Havre le 16 mai, après escales à Bahia, Pernambuco, Gorée, Ténériffe, Lisbonne. Déduction faite du temps de séjour dans ces divers ports, son voyage avait duré 24 jours environ. Ce steamer arriva au Havre avec une centaine de passagers.

Le *Lyonnais*, qui effectua le second départ sur le Brésil, avant d'être mis sur la ligne de New-York, où l'attendait un si triste sort, parcourut le même itinéraire du 13 mai au 18 juin.

Le *Vigo*, capitaine Sharp ; le *François-Arago*, capitaine Gilbert ; le *Jacquart*, capitaine Bourdillat, desservirent successivement aussitôt la ligne de Rio.

Malheureusement, après une année environ d'expérience, la Compagnie Franco-Américaine dut reconnaître qu'elle avait, en installant son double

service, assumé une tâche au-dessus de ses forces.

La concurrence sur la ligne de New-York etait particulièrement difficile à soutenir, d'abord à cause des conditions exceptionnellement favorables dans lesquelles se trouvaient les Compagnies Américaines qui desservaient notre port. La Compagnie Livingstone, qui avait commencé son exploitation avec les vapeurs *Humboldt*, *Franklin*, *Saint-Louis*, *Union*, l'avait continuée avec les paquebots *Fulton* et *Arago* qui naviguaient dans des conditions particulièrement avantageuses.

Cette Compagnie recevait, en effet, une subvention assez importante du gouvernement américain. Ce subside, qui s'élevait à l'origine à 175,000 dollars (soit 35,650 fr. par voyage), s'était trouvé, il est vrai, diminué de moitié, mais les deux derniers steamers que nous venons de citer, plus petits que les premiers, lui avaient permis de réaliser des économies considérables, notamment sur les dépenses de combustible. La consommation du charbon ne s'élevait, en effet, sur ces steamers, qu'aux trois-cinquièmes de la quantité consommée à bord des transatlantiques anglais.

D'un autre côté, la Compagnie Vanderbilt, bien que ne bénéficiant d'aucune subvention, disposait de capitaux tellement élevés et de navires tellement vastes et perfectionnés, qu'elle enlevait également à la Compagnie française une bonne partie de la clientèle dont elle aurait pu profiter.

Enfin, ainsi que nous l'avons signalé dans une précédente étude, c'est précisément à cette époque que les armateurs de navires à voiles faisaient un effort considérable, en améliorant leur matériel, pour soutenir la lutte avec les vapeurs.

Sur New-York, les grands clippers de la ligne de « l'Union » (AMÉDÉE DURAND, WISTOCK ET PJNNETT) et ceux de la nouvelle ligne (QUESNEL FRÈRES, J. BARBE) avaient réussi à conserver une clientèle considérable.

Il en était de même sur le Brésil, relié avec notre port par de magnifiques voiliers, dont plusieurs sortaient des chantiers de M. Normand.

Imitant ce qu'avaient fait, depuis longtemps, les Compagnies de voiliers pour New-York, les armateurs havrais et consignataires des navires à voiles qui desservaient l'Amérique du Sud, s'étaient groupés, sous le titre « d'Union des Chargeurs », pour effectuer, à tour de rôle, des départs fréquents et réguliers.

Les superbes navires qui faisaient l'orgueil de notre port, et qui s'appelaient : *Dom-Pedro-II*, *France-et-Brésil*, *Commerce-de-Paris* (WANNER ET Ce) ; *Ville-de-Paris*, *Paulista*, *France-et-Chili*, *Victoria*, *Mathilde* (MASURIER LE JEUNE ET FILS) ; *Ville de-Rio* (PERQUER ET SES FILS ; *Nouvelle-Pauline*, *Levaillant*, *Mineiro*, *Normandie*, *Villa-rica* (BURGAIN ET BATALHA) ; *Empereur-du-Brésil*, *Impératrice-du-Brésil*,

Carioca, *Pétropolis*, *Reine-du-Monde* (LÉON LECOMTE ET Ce) ; *Luzitano* (LANGET ET Ce , avaient doublé, à cette époque, le nombre de leurs départs.

Dans la même direction, les services à vapeur de la Royal Mail et ceux de la Compagnie Anglaise reliant Hambourg, la côte anglaise et le Brésil, développaient également leur trafic, grâce au bon fonctionnement de la ligne du Havre à Southampton.

C'est pourquoi la Compagnie Franco-Américaine fut amenée, en 1857, à abandonner ses deux lignes, après avoir tenté, sans beaucoup de succès, de chercher du fret pour quelques-uns de ses steamers à la Nouvelle-Orleans, et MM. GAUTHIER FRÈRES trouvèrent d'ailleurs, presque aussitôt, à faire un autre emploi de leurs navires.

La ligne de la Havane — La Compagnie Soubry-Grosos — Transatlantiques Espagnols sur Cuba. — Enumération finale (1860)

MM. Gauthier frères transformèrent leur service en 1858, à la suite d'un contrat passé avec le gouvernement espagnol, et établirent, moyennant une subvention assez élevée, un service postal entre Cadix et la Havane, avec escale à Ténériffe et Porto-Rico. Ils y affectèrent tous leurs navires, à l'exception du *Jacquart* et du *François-Arago* qui se trouvaient alors en avaries, l'un aux Açores, l'autre à la Nouvelle-Orléans, et qui furent, quelque temps après, vendus publiquement dans notre port.

Les autres steamers de la Compagnie Gauthier conservèrent le Havre comme port d'attache. Ils y prenaient des passagers et des marchandises pour Cadix, la Havane et les ports d'escale, et venaient y terminer leurs voyages de retour.

Le Havre fut ainsi relié, pour la première fois, par une ligne à vapeur avec les Antilles espagnoles.

Deux ans plus tard fut inauguré un nouveau service sur la Havane, par vapeurs espagnols. Cette ligne fut desservie par les trois steamers de 1re classe, en fer et à hélice, construits spécialement pour ce service ; le *Mine-*

sota, capitaine X... ; le *Cubana*, capitaine Ant. Pradeira, et le *Montanesa*, capitaine Mier. Ces vapeurs remontaient jusqu'à Hambourg et faisaient escale à Santander. Le *Minesota*, qui ne resta en service que quelques mois, effectua seul les premiers départs. Le *Cubana* fut mis sur cette ligne le 20 mai 1859 et fut suivi par le *Montanesa* le 2 février 1860. Ces navires s'amarraient au bassin de l'Eure. Le prix du passage était de 160 piastres en première et de 80 en seconde. Le fret était fixé, suivant tarif, à 15 piastres et 10 0/0 par tonneau. Ces steamers étaient, au Havre, à la consignation de MM. Soubry et Grosos, 45, Grand-Quai. Leur Compagnie avait pour représentants à Paris MM. Chateauneuf jeune et Soubry, 8, boulevard Montmartre.

La durée de leur traversée variait entre un mois et cinq semaines.

Tels furent les débuts, dans notre port, de la navigation long-courrière à vapeur.

Avant de terminer l'étude de la période d'organisation, au Havre, des premiers services à vapeur, il est nécessaire de donner la nomençlatnre des lignes et des navires affectés au cabotage qui existaient dans notre port à la fin de 1859.

En voici l'énumération, ou plutôt les modifications, depuis l'époque (1850) où nous nous étions arrêtés précédemment :

LIGNE DE ROTTERDAM : Steamers hollandais *Admiraal-Verhuel*, *Levant*, *Ary-Scheffer*, départ tous les trois jours (ANDREAE ET KRUG, agents, 35, rue de l'Hôpital.)

Steamers Hollandais *Bordeaux*, *Hollande*, *Gironde*, *Seine* et *Elve* — départs six fois par mois — (GRANDIN, agent).

LIGNE DE CONSTANTINOPLE ET ODESSA — départs tous les vingt jours — (touchant à Malte et à Smyrne) : *Norna*, *Brenda*, *Dutchmann*, *Bellona-Mina*, *Abéona* (BROSTROM ET Ce, agents, 16, quai de l'Ile).

LIGNE DE BORDEAUX — départs tous les samedis — *Havre*, *Dordogne*, *Gironde* (J.-B. BARBEY, agent).

LIGNE DE LIVERPOOL — départs tous les lundis — *British-Queen*, *Balbec* (DONALD-CURRIE, agent).

LIGNE DE SOUTHAMPTON — trajet en huit heures — *Alliance*, *Havre* (LANGSTAFF, 47, Grand-Quai).

LIGNE DE LONDRES — deux fois par semaine — *Neptune*, *Denmark* (PH. JACOB, agent, 14, rue de la Crique).

LIGNES DE SAINT-PETERSBOURG : Steamers sous pavillon russe *Celestine*, *Georges*, *Vincent*, *Alphée*, *Henriette*, *Hélène*, *Charles*, *Villette*, *Joseph-Périer* (COMPAGNIE BALTIQUE, Leroux frères, 9, quai d'Orléans).

LIGNE DE BREST : *Hambourg* (ED. CORBIERE).

LIGNE DE CHERBOURG : *Nord* (POSTEL ET SES FILS).

LIGNE DE GRANVILLE ET SAINT-MALO : *Paris et-Londres-N°-8* (DUPASQUIER ET CAMEAU, 13, rue Molière).

LIGNE DE DUNKERQUE : *Flandre, Normandie* (RUPPEL, quai Videcoq).

LIGNES DE CAEN, HONFLEUR, TROUVILLE, ROUEN : Steamers *Orne, Cygne, Calvados, Normandie, Manche, Furet, Français, Courrier, Eclair, Chamois* (COMPAGNIE DESCHAMPS).

PONT-AUDEMER : *Castor, Ville-de-Pont-Audemer* (CARDES AINÉ).

A la date (1860) à laquelle nous arrêtons provisoirement cette étude, la vapeur triomphe peu à peu de la voile, mais celle-ci résiste encore sur bien des points ; c'est une période de transition.

Nous passerons en revue, dans quelque temps, les principaux faits qui se sont produits dans la période suivante, marquée par des tentatives nouvelles et par l'organisation définitive des principales lignes de steamers qui desservent actuellement notre port. Nous aurons à envisager, en même temps, l'influence qu'ont exercée, sur la navigation à vapeur dans notre port, les diverses modifications qui furent successivement apportées par le législateur au régime de la Marine marchande.

Imp. du JOURNAL DU HAVRE (A. Lachèvre), 11, quai d'Orléans.

3

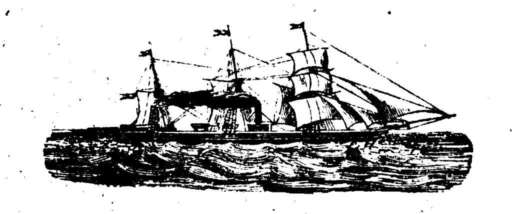
3

LES

PAQUEBOTS FRANÇAIS

A GRANDE VITESSE

Étude sur les services maritimes postaux de l'Atlantique et de l'Extrême-Orient



PRIX : 1 franc

PARIS

Aux Bureaux du JOURNAL DES TRANSPORTS

29, RUE DE LONDRES, 29

1895

çaise. De nos jours, ce n'est plus seulement en regardant la colonne qu'on est fier d'être Français, c'est surtout en contemplant sur la surface de notre planète, les routes nombreuses où notre génie civilisateur et expansif, porte aux autres peuples avec nos produits échangés contre les leurs, le meilleur de nos idées, de notre civilisation, et l'incontestable témoignage de notre grandeur.

Nous ne sommes pas les seuls à penser ainsi et la Chambre de Commerce de Marseille le signale, avec raison, à la sollicitude de tous. D'autres peuples s'efforcent de nous distancer sur ce chemin de la conquête pacifique par le commerce et les idées. Notre devoir est tout tracé: il nous faut faire comme eux, et ne rien négliger pour maintenir au glorieux pavillon tricolore la place qui lui appartient dans ce grand mouvement d'échange et d'expansion, qui est la caractéristique de cette fin de siècle.

C'est pour répondre à ces sentiments que la Compagnie des Messageries Maritimes a négocié avec le gouvernement une convention qui, aujourd'hui soumise à l'approbation du Parlement, ne peut manquer d'aboutir bientôt. De son côté, la Compagnie Générale Transatlantique fait aux pouvoirs publics des propositions du même genre. Il est utile, croyons-nous, d'y intéresser le public, en lui montrant ce qui se fait ailleurs, et ce que proposent de faire nos deux puissantes Compagnies postales.

II

La marine à vapeur et la marine à voiles
Liners et cargo-boats

Coïncidant à peu près, en 1870, avec l'ouverture du canal de Suez, les perfectionnements de la machine marine ont amené une transformation profonde dans l'industrie des transports par mer. La voile est aujourd'hui vaincue sur les grandes routes des océans. Sur les registres authentiques du *Veritas*, on peut faire, à cet égard, des constatations qui se résument ainsi :

En 1872, on comptait dans le monde entier, 56,727 voiliers de plus de 50 tonneaux nets, jaugeant ensemble 14,563,868 tonnes (de 2 mèt. c. 85, mesurage Morsoon), soit une moyenne de 257 tonneaux par navire.

En 1893-94, il n'y a plus que 29,756 voiliers, d'une jauge totale de 9,829,063 tonneaux, soit 330 tonneaux par navire.

Par contre, les steamers de plus de 100 tonneaux n'étaient en 1872 qu'au nombre de 4,335 avec un tonnage total de 3,680,670 tonneaux, soit 849 tonneaux en moyenne.

En 1893-94, on en compte 10,619 avec une jauge de 15,134,436, soit en moyenne 1,425 tonneaux.

Ainsi les voiliers ont décru, en nombre de 47 0/0 et en tonnage de 33 0/0. Ils ont ainsi progressive-

ment cédé la place aux steamers, dont le nombre a plus que doublé et le tonnage plus que quadruplé.

La vapeur a introduit dans le commerce maritime deux éléments de progrès d'une portée considérable: la régularité et la vitesse.

Et alors, la même distinction que sur les chemins de fer s'est établie progressivement dans la marine à vapeur, distinction fondée naturellement sur la nature différente des services demandés.

De même qu'il y a des trains express, rapides, de luxe, il y a des paquebots à grande vitesse, spécialement aménagés pour transporter les passagers, la poste, les finances, les marchandises de valeur.

D'autres, plus modestes d'allures, prennent des passagers, plus économes de leurs deniers, moins exigeants de confort et de vitesse, et chargent en même temps de véritables cargaisons, et souvent du bétail vivant; ils correspondent aux trains omnibus et aux trains mixtes de nos railways.

Enfin, comme pendant du train de marchandises, il y a le *cargo-boat*, le navire spécialement aménagé pour la cargaison pondéreuse et d'une faible valeur unitaire; celui-ci se préoccupe plus de naviguer économiquement que d'une marche rapide.

Le *cargo-boat* va partout où l'appellent les besoins, souvent instantanés du commerce géné-

ral. Il n'a pas d'itinéraire fixé d'avance, et le réseau télégraphique qui s'étend de plus en plus, resserrant ses mailles, à la surface de notre vivante planète, vient à tout instant lui apporter des ordres nouveaux qui modifient sa route, au gré des mercuriales.

Il n'en est pas de même des paquebots à grande vitesse, de ces *liners* chargés de desservir des relations établies entre les grandes places maritimes de l'Europe et des autres parties du monde. Leurs itinéraires sont connus, et connues aussi les dates et les heures mêmes où ils arrivent dans chaque port, celles auxquelles ils les quittent.

Deux grandes directions les sollicitent surtout : l'Atlantique d'abord, les mers de l'Extrême-Orient ensuite, ouvertes aux communications européennes par le canal de Suez, et aussi la Méditerranée, qui en est comme la première étape.

Toutes les grandes nations commerçantes de l'Europe ont, dans ces directions, leurs pavillons représentés par des Compagnies dont les paquebots luttent de puissance, de vitesse et aussi de confort, considération qui, lorsqu'il s'agit de traversées de longue durée, cesse d'être secondaire.

Toutefois ces conditions ne sont pas, sur les différents itinéraires, réalisées au même degré. Pour la vitesse, en particulier, qui, ici comme ailleurs, est l'élément onéreux par excellence, sa progression suit à peu près exactement celle de la fréquentation. Ce que demande surtout le pas-

sager, c'est d'arriver vite. C'est pourquoi nous voyons les lignes dites proprement transatlantiques, entre l'Europe et les Etats-Unis, et spécialement New-York, avoir les vitesses les plus grandes qui aient été réalisées. A un moindre degré, la grande vitesse est une condition nécessaire de la navigation vers l'Extrême-Orient, où l'affluence des passagers est plus faible. Et enfin, les lignes qui ont entrepris récemment de desservir les rivages africains, où la civilisation commence à peine à s'installer, s'embarrassent moins encore d'aller vite. C'est ce qui s'est passé et se passe sur les chemins de fer. On n'y fait les sacrifices qu'impose une grande vitesse que quand celle-ci devient une condition nécessaire du trafic, imposée par les exigences du public et les efforts que, pour satisfaire ce maître intraitable, font les transporteurs concurrents.

Nous dirons, dans ce qui va suivre, ce qui a été fait pour mettre le paquebot rapide à la hauteur de ce qu'exige le progrès ; nous montrerons ce qu'ont exécuté dans ce sens les peuples voisins, et les Compagnies françaises, et il en résultera, croyons-nous, que plus que jamais il est nécessaire, pour l'honneur de notre pavillon, le profit de notre commerce, la prospérité de nos colonies, de continuer et d'assurer pour l'avenir une œuvre si conforme à nos traditions et à nos besoins.

III

L'accroissement de la vitesse. — Les records transatlantiques

Ce qui frappe tout d'abord l'imagination quand on parle des progrès réalisés dans l'industrie des transports, c'est l'étonnant accroissement de la vitesse. La première locomotive de Stephenson faisait à peine 6,500 m. à l'heure. Sans la géniale invention de la chaudière tubulaire, due au savant et modeste Séguin, nous en serions peut-être encore là, tandis que certains *express* font 90 kilomètres à l'heure, d'une façon courante. L'Amérique a même vu en 1891 un train de 117 tonnes franchir en moins de six heures les 510 kilomètres qui séparent New-York de Buffalo, c'est une vitesse de 95 km. 8 arrêts compris ou 98 km. 9 arrêts déduits. Dans un de ses excellents albums où il donne à la statistique une forme si suggestive, l'éminent M. Cheysson a dessiné six cartes de France concentriques, dont les dimensions de plus en plus réduites correspondent à la durée des voyages à six époques différentes. Il fallait, en 1650, 218 heures, un peu plus de 9 jours pour

aller de Paris à Strasbourg. Il ne faut plus que 8 h. 49' aujourd'hui. C'est comme si, de ce côté, la route était devenue 25 fois plus courte.

Sur mer, les traversées se sont réduites dans des proportions tout aussi surprenantes. Les voiliers eux-mêmes, mieux construits, mieux gréés, conduits par des officiers instruits des lois qui régissent les courants de l'atmosphère et de la mer, ont à peu près doublé leur antique allure. On ne met plus six ou sept mois pour venir, à la voile, d'Australie en Europe ; 85 jours ont suffi au trois-mâts *Pierre-Corneille*, de Rouen. Le cinq-mâts *France*, de Bordeaux, a parcouru en 105 jours la route d'Iquique à Dunkerque par le cap Horn, et le *Howard Troop* a été en 14 jours de Greenock à New-York. Aussi constate-t-on que si le voilier recule devant le steamer et lui cède les trafics qui demandent avant tout régularité et vitesse, il continue encore à trouver emploi, pour les transports à grande distance de marchandises pondéreuses et de faible valeur, expédiées par grandes masses. C'est le rôle que la péniche joue aujourd'hui par rapport au chemin de fer.

Mais dans les autres cas, le trafic appartient au steamer, par le droit légitime et incontesté de la supériorité des moyens et de la grandeur des avantages.

Le premier de tous, le plus immédiatement perceptible, c'est l'accélération de la vitesse, nous l'avons

dit. Une autre carte de l'album de M. Cheysson la traduit aux yeux. Du Havre à New-York la distance de 5,872 kilomètres n'était franchie, en 1830, qu'en 740 heures, c'est-à-dire tout près de 31 jours. En 1887, il ne fallait plus que 200 heures — ou 8 jours, 8 heures.

Dès 1889, le *City of Paris*, qui, en s'américanisant, a abrégé son nom en celui de *Paris*, faisait la traversée de Queenstown à New-York en 5 jours, 23 heures, 7 minutes. Le *Majestic*, le *Teutonic* le gagnaient ensuite de quelques heures. En octobre 1892, le *Paris* reprenait l'avantage avec une traversée de 5 jours, 14 heures, 24 minutes.

Il ne détint pas longtemps ce record. Le *Lucania* et le *Campania*, de la puissante Compagnie Cunard, le lui ont enlevé récemment avec des traversées de 5 jours, 13 heures, 30 minutes, et 5 jours, 7 heures, 41 minutes. C'est une vitesse de 41 kilomètres à l'heure — supérieure à celle de bien des trains de chemins de fer. Elle devient l'ordinaire dans la navigation transatlantique, et toutes les Compagnies cherchent à l'atteindre — et même à la dépasser. Le public voyageur s'y est si bien habitué qu'il donne toujours la préférence au bateau le plus rapide, sans même toujours bien considérer qu'un gain de quelques heuree ne représente pas, la plupart du temps, un avantage utilisable. Cette sorte de fascination suggestive exercée sur le passager par l'idée de la vitesse est

telle, qu'on a vu plus d'une fois des Anglais perdre plusieurs jours à errer dans Broadway, pour attendre le Cunard, plutôt que de profiter du départ plus rapproché d'un autre *liner*.

Il sera peut-être intéressant de trouver, ici, à titre de confirmation de ce qui précède, le tableau des trajets les plus courts effectués en 1894 par les malles anglaises depuis leur mise à bord à New-York, jusqu'à leur réception au *General Post-Office*, à Londres.

Noms des steamers	Durée des voyages les plus rapides			Moyenne des trajets des 12 derniers mois			Port d'arrivée
	jours	h.	m.	jours	h.	m.	
Lucania	6	15	7	7	0	4	Queenstown.
Campania	6	15	9	6	23	3	—
Teutonic	7	2	5	7	6	2	—
Paris	7	4	5	7	0	3	Southampton.
New-York	7	3	0	7	0	4	—
Majestic	7	1	9	7	10	4	Queenstown.
Etruria	7	3	6	7	10	9	—
Umbria	7	5	6	7	16	1	—

Queenstown placé à l'extrême Sud-Ouest des îles Britanniques doit à cette position géographique une suprématie incontestable pour l'expédition des dépêches américaines sur l'Ecosse et le Nord de l'Angleterre. Mais le port irlandais est à plus de 800 kilomètres de Londres, dont 119 kilomètres du bras de mer qui sépare la verte Erin de l'île sœur. Southampton n'est, au contraire, qu'à 2 heures de la capitale, et il est possible que cette

circonstance finisse par lui assurer la préférence du Post-Office.

Les paquebots allemands largement subventionnés par le gouvernement du jeune empire font, sur le trajet de New-York, une concurrence assez active aux lignes britanniques. Hambourg et Brême sont leurs ports d'attache. Mais ils touchent à Southampton, et y font, à prix d'argent, le service des postes, au même titre que les paquebots anglais, ce qui n'est pas sans effaroucher certains protectionnistes, car il y en a même dans la patrie de Cobden. Leurs traversées les plus rapides, ou plutôt le temps écoulé entre la prise des dépêches à New-York et leur remise au Post-Office de Londres, sont relevées dans le tableau ci-dessous, qui est par suite tout à fait comparable à celui que nous donnions tout à l'heure pour les lignes anglaises :

Noms des steamers	Durée des voyages les plus rapides			Moyenne des trajets des douze derniers mois			Port d'arrivée
	jours	h.	m.	jours	h.	m.	
Normannia	6	23	0	7	1	7	Southampton
Columbia	6	23	3	7	5	6	—
Fürst-Bismarck	6	21	3	7	7	7	—
Augusta-Victoria	7	11	6	7	13	9	—
Havel	7	5	7	7	9	7	—
Lahn	7	8	9	7	15	5	—
Sprée	7	23	4	8	4	4	—

Enfin, pour faciliter les rapprochements, nous donnons tout de suite ici les durées et trajets des

principaux paquebots de notre Compagnie Transatlantique :

Noms des steamers	Nombre de voyages	Durée des voyages les plus rapides	Moyenne	Port d'arrivée
		jours h. m.	jours h. m.	
Touraine...	9	7 16 7	7 22 1	Le Havre
Champagne	11	8 5 6	8 11 8	—
Bourgogne	12	8 2 4	8 14 4	—
Gascogne..	8	8 9 1	8 18 5	—
Bretagne..	12	8 7 8	8 19 6	—
Normandie	1	9 12 2	9 12 2	—

On le voit, les Compagnies anglaises tiennent le record de la vitesse. Notre Compagnie Transatlantique vient après les Allemands. Nous aurons à nous arrêter plus loin sur les causes multiples de cette infériorité. Dès maintenant, cependant, et pour éviter toute impression fâcheuse, hâtons-nous de dire qu'à tous autres points de vue les paquebots français luttent avantageusement contre leurs concurrents étrangers, et la recherche dont ils sont l'objet de la part des passagers en est une preuve.

IV

Les lignes d'Extrême-Orient et les passagers

Vers l'Extrême-Orient et l'Australie, la fièvre de la vitesse est moins intense — sinon absolument, tout au moins relativement. Il y a 20 ans, le service postal de l'Extrême-Orient, aussi bien celui des Messageries que celui de la Compagnie anglaise Péninsulaire et orientale, se faisait à une vitesse variant de 11 à 12 nœuds. Aujourd'hui, nous voyons souvent les grands paquebots australiens donner 16 et même 17 nœuds comme moyenne de leur long voyage. Depuis deux ans, les malles d'Australie sont souvent à Londres en vingt et un jours; c'est déjà une amélioration considérable. Mais si la navigation postale de l'Extrême-Orient ne rivalise pas de vitesse avec celle de l'Atlantique-Nord, à quoi l'attribuer? Le fonctionnement continu des machines dans ces longues traversées du Japon et de l'Australie et l'approvisionnement sont choses plus difficiles, certainement, que dans les quelques jours de voyage entre Liverpool et New-York. Mais ce ne sont pas là des obstacles invincibles, et on ne peut pas y voir la raison de la moindre vitesse de ces paquebots. S'ils vont moins vite, c'est que ce sont

surtout les passagers qui payent la vitesse ; et il y en a beaucoup moins sur les lignes d'Extrême-Orient que sur celles de New-York. Le nombre total des voyageurs sur ces dernières a été en 1893 de 440,185, dont 121,829 passagers de cabine et 318 256 d'entrepont. En regard, les lignes de l'Extrême-Orient et d'Australie n'ont eu en provenance ou à destination des au delà d'Aden que 67,262 passagers de toute sorte. C'est six fois moins. On s'explique donc que les Compagnies qui desservent ce trafic soient moins poussées que les Transatlantiques à accroître encore et toujours la vitesse de leurs paquebots.

V

La question du combustible, la limite des vitesses et le tirant d'eau

Sans doute, la navigation à vapeur se fait aujourd'hui à bien moindres frais qu'au début. Grâce aux merveilleux progrès de la métallurgie, l'emploi du fer et de l'acier dans la construction s'est généralisé. Les ingénieurs sont devenus à la fois plus habiles et plus hardis, en étant plus assurés des qualités des matériaux mis à leur disposition. Il en résulte d'abord que par rapport à la tonne de déplacement, c'est à-dire au poids de la coque, le prix des steamers est aujourd'hui la moitié de ce qu'il était il y a vingt ans, quoique dans la même période les salaires, qui sont un des gros éléments du prix de revient, aient plus que doublé sur les chantiers des constructeurs. En outre, la capacité utile s'est trouvée du même coup sensiblement augmentée, ce qui a contribué encore à diminuer le prix de revient du transport, tout en permettant d'allouer plus de place aux machines et à la provision de combustible. Quant à l'économie sur le combustible, tout le monde sait combien elle a été considérable. Peu avant la machine Compound, mais déjà avec le condenseur par surface, la consommation par cheval-vapeur

indiqué était descendue de 1 kg. à 2 kg. environ. Dès que cet appareil prit place à bord des paquebots, vers 1873, l'on n'a pas brûlé tout à fait 1 kg. En 1881, le perfectionnement des enveloppes des cylindres, une meilleure distribution, une détente plus étendue ont permis d'arriver à 0 kg. 830 à 0 kg. 850. Et la machine à triple expansion telle qu'elle fonctionne aujourd'hui permet de ne plus consommer par cheval-heure que 726 grammes. Ainsi le résultat net est qu'en 20 ans, le gain sur le charbon a été de 1 kg. 274, soit près de 64 0/0 ou des deux tiers de la consommation primitive.

De tous ces perfectionnements il est résulté qu'il y a 20 ans une tonne de charbon brûlée sous la grille de la chaudière équivalait à un déplacement de 17 tonnes à la vitesse de 8 nœuds, et que les grands paquebots d'aujourd'hui, pour la même quantité de combustible, déplacent 100 tonnes à la vitesse de 17 nœuds.

Toutes choses égales, d'ailleurs, le progrès économique est donc très grand. Mais, la vitesse ne s'obtient que par un plus grand nombre de tours d'hélice à la machine, en même temps que s'exaspèrent en quelque sorte les résistances que l'air et la mer opposent à la course de leur impétueux vainqueur. Plus de tours d'hélice, plus de force motrice et partant plus de combustible; on peut le calculer exactement. Pour en donner une idée, qu'il suffise de citer qu'à la vitesse de 10 nœuds le steamer *Paris* n'a besoin que de 2,187 chevaux,

qu'il lui en faut tout de suite quatre fois plus pour faire 15 nœuds et que 20 nœuds en demandent 17,500 et 22 nœuds 23,271.

A ces grandes vitesses, la question de stabilité et celle des résistances prennent une importance considérable. On résout la dernière par une augmentation de la longueur et c'est ainsi que nous voyons aujourd'hui des paquebots de plus de 160 mètres de long. On les allongerait encore n'était que la stabilité exige d'autant plus d'enfoncement que le navire est à la fois plus long et plus rapide. Or, les constructeurs de port vont moins vite que les architectes de la nouvelle flotte. 8 mètres de tirant d'eau est en ce moment l'enfoncement auquel les premiers contraignent les seconds à se tenir. Mais qu'on y prenne garde! on continue à approfondir la passe de New-York, on y promet 31 pieds à toute marée, dans quelques mois, 31 pieds, c'est-à-dire 9 mètres 45. C'est déjà ce que l'on trouve à Southampton et le surprenant, audacieux et habile M. Lyster, qui ne laissera pas Liverpool déchoir, continue à draguer avec un succès persévérant la barre de la Mersey. Dans un an peut-être les transatlantiques britanniques pourront avoir 9 mètres de tirant d'eau.

VI

Les lignes régulières européennes

Toutes les nations ont senti qu'il importait à leur prestige dans le monde comme aux intérêts les plus graves de leur commerce et de leur industrie, de participer à ce grand mouvement maritime, que favorisent les merveilleux progrès de l'art des constructions navales. Aussi aucune n'y est elle restée indifférente et des lignes régulières de paquebots rapides existent aujourd'hui sous la plupart des pavillons européens.

Il est peut-être intéressant de citer les principales; les réflexions que fera naître dans l'esprit du lecteur le tableau ci dessous ne peuvent être qu'utiles à notre thèse.

Nous les classerons par nationalité, et si nous mettons l'Allemagne en tête, c'est uniquement parce que l'ordre alphabétique est celui qui s'indique le plus naturellement ·

NOMS DES COMPAGNIES	LIGNES DESSERVIES	NOMBRE de navires	TONNAGE brut
	Pavillon Allemand :		
Norddeutscher Lloyd.......	Atlantique Nord et Sud, Côtes d'Afrique, Extrême-Orient....................	66	202.667
Hamburg-Amerika.........	Atlantique Nord et Sud................	59	180.521
Hamburg-Sud-Amerika....	Atlantique Sud, Pacifique	27	66.138
	Pavillon Américain :		
American Line (*b*).........	Atlantique Nord.......................	6	53.893
	Pavillon Anglais :		
Peninsular-Oriental....... ..	Extrême-Orient, Inde, Australie........	57	216.942
Orient Steam Navigation...	Extrême-Orient, Australie, Afrique.....	8	39.328
British India	Inde, Chine, Côte d'Afrique............	91	202.582
Anchor Line	Nord Atlantique, Nord et Sud........ .	34	115.242
Allan line.................	— —	35	110.848
Cunard...	Atlantique Nord........	28	111.723
White star Line...........	Atlantique Nord, Afrique..............	21	104.523
Pacific S.-S. Non	Atlantique Sud, Pacifique..	38	111.913
Royal Mail..	Atlantique Sud	27	79.670
Guion Line	Atlantique Nord, Australie............	4	17.812
	Pavillon Austro-Hongrois :		
Lloyd autrichien	Extrême-Orient (Méditerranée).........	76	140.184
	Pavillon Belge (*a*) :		
Soc. an. de Nav. Belge-Amér.	Atlantique Nord et Sud, Afrique	10	42 117

(*a*) Ancienne : Red Star Line. — (*b*) Ancienne : Inman Line. (Dans les navires sont compris les deux nouveaux : *St-Louis* et *St-Paul*, chacun pour 11.000 t.)

NOMS DES COMPAGNIES	LIGNES DESSERVIES	NOMBRE de navires	TONNAGE brut
	Pavillon Danois :		
Thingvalla................	Extrême-Orient, Antilles........	5	15.805
	Pavillon Espagnol :		
Cia Trasatlantica...	Atlantique Sud, Pacifique.............	33	100.068
	Pavillon Français :		
Messageries Maritimes. ...	Extrême-Orient, Atlantique Sud, Australie (Méditerranée)...................	58	198.197
Comp. gén. Transatlantique	Atlantique Nord (Méditerranée)	66	163.827
Chargeurs Réunis.........	Atlantique Nord et Sud, Afrique........	28	70.473
Fabre et Cᵒ...............	Extrême-Orient, Afrique	14	27.438
	Pavillon Hollandais :		
Nederlands-Amerikransche Stoomwaart	Atlantique Nord et Sud...............	13	43.081
Stoomvaart Maatschappy (Nederland)..	Extrême-Orient........................	15	44.421
	Pavillon Italien (*c*) :		
Navigation Génér. Italiana.	Extrême-Orient, Atlantique (Méditerr.).	102	169.863
	Pavillon Russe :		
Compagnie Russe de Navigation à vapr et de comce.	Extrême-Orient	66	70.921

(*c*) **Fusion des deux Compagnies : Florio et Rubattino.**

Ce tableau n'a pas la prétention d'être complet Mais il suffit à donner une idée de l'importance de la navigation lointaine à grande vitesse, et à itinéraires et dates fixes, car ce sont là les traits caractéristiques de ces lignes, ce qui les différeucie essentiellement du *cargo-boat*, exclusivement employé au transport des marchandises.

VII

Les subventions des services postaux

Une indication qu'il convient de donner tout de suite, c'est que par suite des sujétions que nous venons d'énumérer et spécialement de la rapidité, aucune de ces lignes ne pourrait faire ses affaires, si sous une forme ou une autre, elle ne touchait de subvention gouvernementale.

Que ce soit directement, que ce soit sous couleur de prix du transport des dépêches, le résultat est toujours le même. Les lignes anglaises ne sont pas exceptées, comme l'impriment de temps à autre quelques publicistes qui ne vont pas au fond des choses. La Peninsular and Oriental C° reçoit près de 11 millions de francs de subvention postale pour les lignes d'Orient et d'Australie, outre les subventions locales payées par les colonies australiennes. Et cependant le produit de la taxe des lettres et papiers transportés pour le Post-Office dans ces directions, laisse cette administration en déficit de 6 millions 1/2. De même, sur les 8 ou 9 millions que le Post-Office paye pour le transport des dépêches échangées entre l'Amérique et les îles britanniques il reste en perte de plus de 3 millions.

On sait que les lignes allemandes créées dans un but politique, l'expansion de l'influence et du prestige germanique, reçoivent sur le budget de l'empire de très grosses subventions. L'Italie, l'Espagne, le Portugal font de même, au delà de la mesure que permettrait l'état d'avarie de leurs Trésors respectifs. La Compagnie russe n'est qu'une flotte de croiseurs de guerre à peine dissimulée, puisqu'ils ont dès aujourd'hui à bord une artillerie fort respectable et que la majeure partie de leurs états-majors appartient à la marine militaire. La subvention ici est surtout une dépense d'ordre guerrier. Tout au plus la brave petite Hollande pourrait-elle dire que si elle subventionne ses Compagnies postales, elle le fait dans une proportion si modeste que cette aide couvre à peine les frais postaux proprement dits. D'ailleurs l'effectif de ses deux principales Compagnies est peu important, et on ne leur demande pas une très grande rapidité d'allures.

Partout donc, et par des raisons qui découlent de ce que nous avons exposé dans les premières parties de ce travail, il est nécessaire qu'une subvention vienne s'ajouter aux recettes produites par les passagers, les valeurs et les marchandises.

VIII

Les nouvelles Conventions avec les Messageries Maritimes

Nos deux grandes Compagnies de navigation soutiennent avec avantage jusqu'ici la lutte contre leurs redoutables et nombreux concurrents. Notre commerce n'a pas à se plaindre du concours qu'elles lui prêtent, et notre pavillon leur doit, en grande partie, le maintien de son prestige, dans ces mers lointaines où nous n'allons pas assez. Les magnifiques paquebots *Australien* et *Armand-Behic* des Messageries, la *Champagne* et la *Touraine* de la Compagnie Transatlantique, démontrent victorieusement qu'elles n'ont besoin d'imiter personne, au point de vue de la sécurité et du confort, mais nous l'avons vu, elles sont distancées quant à la vitesse. Il faut arriver vite, avant les autres, si on veut conserver la clientèle, et avec elle le mouvement d'affaires nécessaire à la prospérité et à la grandeur nationale. Enfin, à une époque où le *si vis pacem para bellum* est l'axiome impitoyable de toute la politique européenne, la pensée d'utiliser les paquebots en temps de guerre impose dans leur construction des sujétions qui ne laissent pas que d'être onéreuses.

C'est par suite de cet ensemble de considéra-

tions, que le gouvernement, sagement prévoyant de l'avenir, a négocié avec les Messageries d'abord, et négocie actuellement avec la Compagnie Transatlantique, les conventions qui doivent, sans accroître autrement les charges du Trésor, permettre aux deux Compagnies de construire de nouveaux paquebots à grande vitesse.

Disons quelques mots de chacune. La Convention intervenue entre le ministre du Commerce et les Messageries est en ce moment soumise à la ratification du Parlement. Son principe dominant est qu'à quelques francs près, la subvention actuelle reste la même : le seul avantage bien net accordé à la Compagnie consiste en une prorogation de neuf années du contrat actuel qui expire en 1903. En échange, la Compagnie modifie ses itinéraires de telle façon que le parcours total annuel sera d'un peu plus de 500,000 lieues marines : c'est une augmentation de près de 34,000 lieues sur celui d'aujourd'hui. Les principales modifications d'itinéraire sur lesquelles on est tombé d'accord, sont : dans la Méditerranée, le rétablissement des deux lignes circulaires, si appréciées jadis, si désirées encore aujourd'hui, l'une par Alexandrie, la côte de Syrie, Constantinople, le Pirée, Marseille; l'autre, en sens sens inverse. De plus, une ligne directe Marseille-Alexandrie-Beyrouth alternant avec les circulaires rétablira la communication hebdomadaire entre l'Egypte et la France, si utile, si nécessaire au maintien de nos

relations, en présence de l'envahissement britannique. Dans la mer des Indes, une communication directe entre Marseille et Bombay, sans transbordement, est assurée ; communication directe également, sans transbordement avec la Réunion, et par là avec Madagascar, toujours desservi d'ailleurs, de l'autre côté, par la ligne Marseille-Zanzibar-côte de l'Afrique orientale. Enfin, grâce à ces deux créations, possibilité de rectifier l'itinéraire des lignes australiennes, et de se tenir en étroit parallélisme avec celui des grands paquebots de la Compagnie Peninsular and Oriental. Les lignes de l'Atlantique Sud-Brésil et Plata, restent ce qu'elles sont. Assez productives pour pouvoir fraternellement transférer une partie de leurs subventions à leurs sœurs d'extrême Orient, elles n'en restent pas moins obligatoires. Il y a aussi amélioration de la vitesse, vitesse contractuelle, car les Messageries, sur leurs principales lignes, dépassent depuis longtemps les minima prévus. En résumé, les Messageries remanient leurs itinéraires, d'une façon conforme à la fois à leurs intérêts et à ceux du commerce et de la politique; elles donnent près de 34,000 lieues marines de plus, sans compter le maintien des deux lignes du Brésil jusqu'en 1903 et éventuellement jusqu'en 1912. Elles s'engagent à faire à l'heure un nœud de plus (c'est-à-dire 1852 mètres) sur une partie des lignes de la Méditerranée et de l'Indo-Chine, et au moins un demi-nœud sur les lignes de

l'océan Indien. Enfin, elles s'engagent à mettre successivement, au fur et à mesure de leur achèvement en route sur l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, cinq paquebots filant au minimum 14 nœuds soit, à quelques mètres près, 25 kilomètres à l'heure.

En échange, prolongation de neuf ans du contrat qui leur assure une subvention de 12,469,000 fr., plus la prime à la navigation de la seconde ligne du Brésil, qui est d'environ 558,000 fr. Ensemble 13,000,000 fr. Ce n'est pas trop, si l'on considère que les paquebots nouveaux qu'elle doit construire doivent, comme tout le matériel, s'amortir à peu près complètement dans le délai relativement court de dix-sept ans.

IX

Les négociations avec la Cie Transatlantique

Moins avancées sont les négociations que la Compagnie Générale Transatlantique suit avec le gouvernement. Il y a cependant urgence à les voir aboutir. C'est ce qu'ont fait ressortir les Chambres de Commerce et les représentants des intérêts maritimes, commerciaux et coloniaux de la France. Il importe de ne pas se laisser distancer trop longtemps encore par les Anglais et les Allemands sur le champ de courses de l'Atlantique. Ce serait se mettre au second rang, et déshabituer la clientèle, désireuse cependant de rester fidèle à notre pavillon. Aussi la Compagnie Transatlantique propose-t-elle d'ajouter à la magnifique flotte qu'elle possède déjà, deux paquebots à grande vitesse, capables de battre les records non seulement du *Paris* et du *New-York*, mais aussi ceux du *Campania* et même du *Lucania* de la Compagnie Cunard Les études en sont faites et nous croyons pouvoir dire qu'à tous les points de vue ces deux spécimens de notre architecture navale consacreraient une fois de plus la grande réputation dont nos ingénieurs et nos mécaniciens jouissent à l'étranger.

Les dimensions en seraient les suivantes : longueur 170 mèt., largeur 18 mèt., tirant d'eau

7 mèt. 90; déplacement en charge 13,600 tonneaux. La puissance des machines sera de 15,000 chevaux-vapeur, et la vitesse ordinaire devra atteindre au minimum 20 nœuds — soit 37 kilomètres à l'heure — en service ordinaire. Des dispositions spéciales seraient prises pour pouvoir au jour fatidique de la mobilisation, transformer ces deux énormes lévriers en croiseurs de guerre, qui auraient vite fait de chasser des plaines liquides le commerce ennemi.

Mais de pareils résultats ne s'obtiennent pas sans de grosses dépenses — on parle de 18 à 20 millions — ce qui n'a rien de surprenant en songeant qu'un seul de nos grands croiseurs de guerre coûte à lui seul à peu près autant. Aucune Compagnie ne pourrait songer à entreprendre une pareille œuvre, si elle n'avait la certitude d'un avenir suffisant pour permettre l'amortissement de ce coûteux matériel.

Quelle est alors l'idée qui a dû présider aux négociations entamées? Celle d'assurer à la Compagnie Transatlantique par une prolongation de ses contrats une existence assez longue pour lui permettre d'amortir progressivement, sans solliciter un accroissement de sa subvention, laquelle est aujourd'hui de 9,958,000 fr. La Compagnie Transatlantique demande seulement une prolongation de dix ans.

En retour, elle substituerait les deux paquebots dont nous venons de parler, à deux autres de sa

ligne de New-York. Ceux-ci, dont la vitesse est de 16 nœuds et demi, et bientôt de 17, grâce à quelques transformations, seraient placés sur la ligne Bordeaux-les Antilles-Colon. Ce serait sur cette ligne une amélioration de 3 nœuds, au delà du minimum du cahier des charges actuel, qui profiterait à nos relations avec notre domaine colonial des Antilles et de la Guyane. La Guadeloupe ne serait plus qu'à huit jours de Bordeaux et Colon à quatorze jours au plus.

Pour de tels navires, il faut des ports d'une profondeur suffisante, accessibles à tout moment : il ne faut plus être l'esclave de la marée. Le Sénat vient heureusement d'approuver enfin le projet des travaux d'amélioration du Havre. Tout cela se tient et l'approbation des conventions avec les Messageries et la Compagnie Transatlantique est la conséquence logique de ce que l'on veut faire pour notre grand port de l'Océan. Notre commerce, l'expansion de nos idées, le prestige de notre pavillon exigent qu'on prenne ces mesures. Sacrifices, dira-t-on, — non pas, avances à l'avenir et avances rémunératrices. Le Parlement ne se refusera pas à les faire pour le profit et la grandeur de la patrie.

X

Conclusions

Pour atteindre les résultats que nous venons d'énumérer, il faudrait que la Chambre, au lieu de déserter les questions sérieuses qui nous préoccupent ne perdît pas son temps en des interpellations qui renversent les ministères et les présidents de la République.

Pendant qu'elle s'occupe exclusivement de politique, les autres peuples travaillent; ils regardent au loin, ils cherchent et trouvent les moyens d'améliorer leurs relations commerciales, ils lancent ces paquebots rapides qui rapprochent les mondes entre eux, ils envoient dans les nouveaux continents des travailleurs qui les fécondent. Et, tandis que la misère tend à dépeupler notre pays, la population de nos concurrents augmente assez pour qu'ils puissent en semer le trop plein sur leur empire colonial.

De même, pendant que notre Parlement affolé néglige de parti pris les affaires de la France, la ratification du budget et la solution des problèmes commerciaux d'ordres divers qui sont soumis à

son exámen, les peuples voisins les étudient et cherchent les moyens de remédier pratiquement à la crise économique, qui sévit chez eux comme chez nous.

Aux Etats-Unis, l'*American-Line* lance sur l'Atlantique deux nouveaux paquebots, le *Saint-Paul* et le *Saint-Louis*, d'une marche supérieure.

En Angleterre, la *Peninsular and Oriental* fait construire cinq nouveaux navires destinés aux services d'extrême-Orient.

En Allemagne, le jeune Empereur, dans une soirée, explique à ses invités les grands projets qu'il forme pour l'amélioration de la flotte ; il constate que la marine marchande allemande, distançant déjà celle de la France, s'est emparée de la seconde place dans le commerce des nations. Elle vient directement après la marine de l'Angleterre.

Il veut également augmenter les unités de sa flotte de guerre et demande au Reichstag des fonds destinés à la rendre plus forte.

— Mon grand-père, a-t-il dit, a fait une belle armée ; moi je veux faire une belle flotte.

Lorsqu'on connaît la puissance de volonté de Guillaume II, on peut être assuré qu'il réussira dans ses projets. Et nous subirons ainsi la remorque de nos voisins si nous ne reprenons pas cette seconde place que nous a fait perdre le peu d'en-

couragement que notre flotte transatlantique a trouvé jusqu'ici dans le Parlement.

Il n'en est pas de même en Allemagne, où les capitalistes certains de trouver un appui dans le gouvernement, n'hésitent pas à placer leurs fonds dans des grandes entreprises de navigation. Ils y sont tellement assurés d'être soutenus, qu'ils ne craignent pas de placer leurs capitaux même dans des Compagnies faisant partie de la triple alliance. Nous citerons comme exemple la « Veloce », compagnie italienne, dont ils détiennent les quatre cinquièmes des titres.

Le gouvernement allemand qui comprend et partage les aspirations de son chef subventionne deux Compagnies de paquebots : le *Norddeutscher Loyd* , de Brême, et la *Hamburg Amerilkanische.*

Outre la subvention il a trouvé le moyen de faire dériver sur les navires de ces Compagnies tout le commerce de l'Allemagne, en abaissant pour les marchandises destinées au Levant et à ses au delà les tarifs d'exportation des chemins de fer.

Si nous trouvions en France les mêmes encouragements, il est incontestable que nous pourrions engager victorieusement la lutte. Mais le gouvernement se désintéressant des besoins du commerce, les capitaux se réfugient dans les valeurs de Bourse

et l'on n'en trouve plus pour les meilleures entreprises industrielles.

Nous adjurons donc le Parlement, dès qu'il aura reconquis assez de calme pour s'occuper des affaires du pays, d'inscrire en tête de son ordre du jour le renouvellement des conventions avec les Messageries Maritimes, de régulariser les services postaux de la Méditerranée, et enfin de mettre à même notre belle flotte de l'Atlantique de pouvoir lutter contre ses concurrents étrangers.

Paris. — Imp. Wattier Frères, 4, rue des Déchargeurs.

NOTE SUR L'ÉTAT DES

FORCES NAVALES

DE LA FRANCE,

Avec l'Appendice et les Notes.

Nouvelle Édition, illustrée

D'UN MAGNIFIQUE PORTRAIT DU

Prince de Joinville,

PAR RAFFET.

Prix : 50 centimes.



PARIS.

CHEZ PAUL MASGANA, GALERIE DE L'ODÉON, 12.

AU BUREAU DES IMPRIMEURS-UNIS, QUAI MALAQUAIS, 15.



S. A. R. LE PRINCE DE JOINVILLE

NOTE

SUR L'ÉTAT DES

FORCES NAVALES

DE LA FRANCE.

Le but de la présente note est d'appeler sur notre marine l'attention des esprits sérieux et réfléchis.

Le pays, à qui l'instinct de ses vrais intérêts ne manque jamais, le pays veut une marine ; il la veut forte et puissante. Cette volonté se révèle par des faits incontestables.

Seulement on ne sait pas bien quels sont les éléments essentiels, les véritables conditions de cette force dont on sent le besoin ; on ne s'enquiert pas assez de ce qui se passe ; on n'étudie pas assez la manière dont les fonds votés par les Chambres sont employés. On vit toujours sur le vieux préjugé, qu'il faut être marin, c'est-à-dire posséder des connaissances théoriques et pratiques toutes spéciales, pour être apte à connaître les affaires de la marine. Et ce préjugé, entretenu par diverses circonstances, a empêché jusqu'ici beaucoup de bons esprits de se livrer à l'étude de l'état réel de notre puissance navale.

L'auteur de cette note voudrait, par quelques faits de la plus claire évidence, par quelques calculs très-simples, et enfin par des raisonnements à la portée de tout le monde, dissiper les ténèbres dont la question a été enveloppée comme à plaisir ; et s'il parvenait à la rendre ainsi accessible et familière à chacun de ceux qui peu-

vent être appelés à en décider, il croirait avoir rendu un service véritable à l'arme à laquelle il appartient.

Je crois pouvoir établir, sans crainte d'être contredit, que la popularité dont jouit la marine en France, que le désir ardent et si souvent manifesté d'avoir une marine forte et puissante, prennent leur source dans un sentiment qui peut se traduire ainsi :

« Sur mer, comme sur terre, nous voulons être respectés. Là, comme ailleurs, nous voulons être en état de protéger nos intérêts, de maintenir notre indépendance, de défendre notre honneur, de quelque part que viennent les attaques qui pourraient les menacer. »

Et avant d'aller plus loin, je veux qu'il soit bien entendu que je ne prétends pas faire de politique dans cette note, consacrée uniquement aux affaires de la marine. Si je parle de l'Angleterre, comme de toute autre puissance, ce ne sera pas par un étroit esprit d'animosité ou même de rivalité nationale, mais bien pour faire voir, d'après ce qui se passe chez les peuples étrangers, ce que nous devons rechercher, ce que nous devons éviter. Si je parle de guerre, ce n'est pas que je veuille voir mon pays échanger les bienfaits de la paix contre de ruineux hasards : non. Je crois seulement que, pour que la paix soit digne et durable, il faut qu'elle s'appuie sur une force toujours capable de se faire respecter.

Prenant donc le cas de guerre pour base de mes raisonnements, je chercherai un exemple qui éclaircisse ma pensée, et je supposerai la France obligée de se défendre contre la plus forte des puissances maritimes : c'est nommer l'Angleterre. Cela posé, et procédant d'une façon toute abstraite et par voie d'hypothèse, j'entre dans mon sujet.

Un fait d'une portée immense, qui s'accomplit depuis quelques années, nous a donné les moyens de relever notre puissance navale déchue, de la faire reparaître sous une forme nouvelle, admirablement appropriée à nos ressources et à notre génie national.

Ce fait, c'est l'établissement et le progrès de la navigation par la vapeur.

Notre marine ne pouvait être qu'une création factice alors que l'empire de la mer appartenait à celui qui mettait sur l'eau le plus de matelots. Notre navigation marchande ruinée ne nous fournissait plus assez de marins. On aurait lutté énergiquement pour venger des affronts, pour effacer de tristes souvenirs ; mais, quand même des succès passagers fussent venus attester le courage de nos marins, le nombre aurait fini par étouffer nos efforts. La marine à vapeur a changé la face des choses ; ce sont maintenant nos ressources

militaires qui viennent prendre la place de notre personnel naval appauvri. Nous aurons toujours assez d'officiers et de matelots pour remplir le rôle laissé au marin sur un bateau à vapeur. La machine suppléera à des centaines de bras, et je n'ai pas besoin de dire que l'argent ne nous manquera jamais pour construire des machines, pas plus que les soldats ne nous manqueront quand il s'agira de soutenir l'honneur du pays.

Avec la marine à vapeur, la guerre d'agression la plus audacieuse est permise sur mer. Nous sommes sûrs de nos mouvements, libres de nos actions. Le temps, le vent, les marées, ne nous inquièteront plus. Nous calculons à jour et à heure fixes.

En cas de guerre continentale, les diversions les plus inattendues sont possibles. On transportera en quelques heures des armées de France en Italie, en Hollande, en Prusse. Ce qui a été fait une fois à Ancône, avec une rapidité que les vents ont secondée, pourra se faire tous les jours sans eux et presque contre eux avec une rapidité plus grande encore.

Comme je le disais tout-à-l'heure, ces ressources nouvelles nous conviennent à merveille, et la forme de la guerre ainsi modifiée ne laisse plus les chances telles qu'elles étaient, il y a trente ans, entre la France et les ennemis qu'elle peut rencontrer. Aussi est-il curieux de voir à quel point les progrès de la vapeur et son emploi probable excitent l'attention de nos voisins.

Le duc de Wellington, dans son témoignage devant le comité des naufrages institué par la chambre des communes, dit, à propos des côtes d'Angleterre opposées aux côtes de France :

« En cas de guerre, je considérerais que le manque de protection et de refuge qui existe maintenant laisserait le commerce de cette partie de la côte et la côte elle-même dans une situation très-précaire. »

Dans la séance de la chambre des communes du 29 février 1844, une motion a été faite sur les ports de refuge à établir sur la côte d'Angleterre, et il est dit dans cette motion :

« Que c'était le devoir du gouvernement de Sa Majesté de pourvoir aux moyens de sécurité, non-seulement du commerce anglais, mais aussi des côtes de la Grande-Bretagne. On était tout à fait d'avis que si, à l'époque du camp de Boulogne, les bateaux à vapeur eussent été en usage, Napoléon aurait eu facilement les moyens de débarquer quinze à vingt mille hommes sur la côte. On ajoutait qu'on ne voulait pas dire qu'un semblable débarquement eût eu beaucoup de succès, mais l'effet qu'il eût produit aurait été de *détruire cette confiance que nous inspire maintenant*

notre position insulaire. On terminait en adjurant la législature de prendre en considération les grands changements opérés depuis quelques années dans la navigation à la vapeur et l'usage qui pourrait en être fait dans le cas d'une nouvelle guerre. »

L'avertissement est bon pour la Grande-Bretagne ; il l'est aussi pour tous ceux à qui elle apprend que sa force réside dans cette confiance que lui inspire sa position insulaire.

Malheureusement, nous n'en profitons pas.

Ces cris d'alarme jetés au sein du parlement anglais devraient avoir dans nos Chambres et par toute la France un retentissement salutaire ; notre ligne de conduite nous devrait être tracée de la main de nos voisins mêmes. Mais il n'en est pas ainsi : nous nous croisons les bras, l'Angleterre agit ; nous discutons des théories, elle poursuit des applications, elle se crée avec activité une force à vapeur redoutable et réduit le nombre de ses vaisseaux à voiles dont elle a reconnu l'impuissance. Nous, qui eussions dû la précéder dans cette réforme, et qui du moins devrions l'y suivre avec ardeur, c'est à peine, sur le chiffre de nos navires à vapeur, si nous en avons six qui soient capables de soutenir la comparaison avec ceux de la marine britannique.

Il est triste de le dire, mais on s'est endormi et l'on a endormi le pays avec des paroles flatteuses et des chiffres erronés ; on s'est persuadé, et l'on a réussi à lui persuader qu'il possédait une marine à vapeur forte et respectable. Erreur déplorable, source d'une confiance plus déplorable encore !

Je ne suis pas de ceux qui, dans l'illusion de l'amour-propre national, nous croient en état de lutter sur mer d'égaux à égaux contre la puissance britannique ; mais je ne voudrais pas non plus entendre dire qu'en aucun cas nous ne puissions lui résister.

Ma pensée bien arrêtée est qu'il nous est possible de soutenir la guerre contre quelque puissance que ce soit, fût-ce l'Angleterre, et que, rétablissant une sorte d'égalité par l'emploi judicieux de nos ressources, nous pouvons, sinon remporter d'éclatants succès, au moins marcher sûrement vers notre but, qui doit être de maintenir à la France le rang qui lui appartient.

Nos succès ne seront point éclatants, parce que nous nous garderons bien de compromettre toutes nos ressources à la fois dans des rencontres décisives.

Mais nous ferons la guerre sûrement, parce que nous nous attaquerons à deux choses également vulnérables : la confiance du peuple anglais dans sa position insulaire et son commerce maritime.

Qui peut douter qu'avec une marine à vapeur fortement organisée nous n'ayons les moyens d'infliger aux côtes ennemies des pertes et des souffrances inconnues à une nation qui n'a jamais ressenti tout ce que la guerre entraîne de misères? Et à la suite de ces souffrances lui viendrait le mal, également nouveau pour elle, de la confiance perdue : les richesses accumulées sur ses côtes et dans ses ports auraient cessé d'être en sûreté.

Et cela pendant que, par des croisières bien entendues dont je développerai plus tard le plan, nous agirions efficacement contre son commerce répandu sur toute la surface des mers.

La lutte ne serait donc plus si inégale.!

Je continue de raisonner dans l'hypothèse de la guerre. Notre marine à vapeur aurait alors deux théâtres d'action bien distincts : la Manche d'abord, où nos ports pourraient abriter une force considérable, qui, sortant à la faveur de la nuit, braverait les croisières les plus nombreuses et les plus serrées. Rien n'empêcherait cette force de se réunir avant le jour sur tel point convenu des côtes britanniques, et là elle agirait impunément. Il n'a fallu que quelques heures à sir Sidney Smith pour nous faire à Toulon un mal irréparable.

Dans la Méditerranée, nous régnerions en maîtres; nous assurerions notre conquête d'Alger, ce vaste champ ouvert à notre commerce et à notre civilisation. Et puis la Méditerranée est trop loin de l'Angleterre : ce ne sont pas les arsenaux de Malte et de Gibraltar qui pourront entretenir une flotte à vapeur, si difficile et si coûteuse à approvisionner, et toujours en crainte de se voir réduite à l'inaction par le défaut de combustible. Libre donc à la France d'agir victorieusement sur ce théâtre; tous ses projets, elle pourra les accomplir avec des navires à vapeur, sans s'inquiéter des escadres à voiles, dont toute la surveillance sera trompée, dont toute la vitesse sera devancée.

A la marine à vapeur encore, et à elle seule, est réservé le rôle d'éclairer nos côtes et de signaler l'approche des ennemis, de couvrir notre cabotage et de s'opposer de vive force, quand faire se pourra, aux débarquements, aux bombardements et à toutes les agressions de l'ennemi, car il va sans dire que la marine à vapeur ne saurait nous donner d'avantages qui ne puissent être retournés contre nous. La moitié de nos frontières est frontière maritime. Jadis cette vaste étendue de côtes pouvait être défendue par notre armée de terre : presque partout inaccessible, ou au moins d'une approche dangereuse aux navires à voiles, les débarquements y étaient peu à craindre, et les points importants, les grands ports

et les lieux où la nature n'avait rien fait pour la défense, l'art s'en était emparé et les avait mis hors de toute atteinte. Aujourd'hui tout est changé : avec des navires à vapeur, nos côtes peuvent être abordées sur toute leur vaste étendue; de Dunkerque à Bayonne, l'Angleterre peut contre nous tout ce que nous pouvon contre elle. En quelques heures, une armée embarquée sur une flotte à vapeur à Portsmouth ou dans la Tamise se présentera sur un des points de notre littoral, pénétrera dans nos rivières, opérera un débarquement ou détruira avec la bombe nos villes, nos arsenaux et nos richesses commerciales. La rapidité de ses mouvements assurera son succès. L'armée française, ses forts et ses canons ne pourront être partout à la fois, et l'on saura en même temps l'apparition de l'ennemi, l'accomplissement de ses projets et son départ. A l'heure qu'il est, si une déclaration de guerre survenait, nous apprendrions dès le lendemain peut-être la destruction de Dunkerque, de Boulogne, du Hâvre, etc., que rien ne peut défendre contre un bombardement. Nous aurions la douleur de voir le drapeau anglais flotter dans la rade de Brest, notre grand arsenal, jusqu'à présent protégé par les difficultés de la navigation multipliées à ses alentours, difficultés que l'emploi des bateaux à vapeur ferait disparaître.

Ainsi, à l'aide de la marine à vapeur, l'Angleterre est en état de menacer toutes nos côtes sur l'Océan, et de régner même sur la Méditerranée en nous coupant avec Alger toutes nos communications; elle peut, en outre, bloquer étroitement et efficacement tous nos ports, et cela dès aujourd'hui si bon lui semble. Et pour lui résister, il n'y a pour nous qu'une seule ressource, qu'un seul moyen, celui dont elle userait contre nous, une marine à vapeur.

Eh bien, il faut le redire, c'est là le côté douloureux de la question; malgré toutes les illusions dont nous aimons à nous satisfaire, malgré tous les faits avancés, tous les chiffres alignés, nous n'avons qu'une force impuissante, une force dont l'existence purement nominale est toute sur le papier. Sur quoi se fonde-t-on, en effet, pour rassurer la France et lui prouver que sa marine est dans un état respectable? Sur une escadre à voiles parfaitement armée, j'en conviens, et certes ce n'est pas moi qui lui dénierai ses mérites et sa gloire; mais s'il est vrai que, par le simple progrès des choses, ce qui était le principal, ce qui était tout il y a vingt ans encore, n'est plus aujourd'hui qu'un accessoire dans la force navale, cette belle escadre serait bien près de n'être qu'une dépense inutile. Examinons un peu des faits qui se sont passés

sous nos yeux, c'est de l'histoire contemporaine que chacun peut apprécier avec ses souvenirs.

Depuis que les progrès de la navigation ont fait abandonner les galères (ceci est assez ancien), chaque État a eu des escadres, ou réunion de vaisseaux à voiles, comme expression de sa force navale. Des flottes françaises et anglaises se sont, pendant un siècle et demi, disputé l'empire de la mer, et, après des luttes longues et sanglantes, le pavillon britannique s'est promené d'un bout à l'autre du globe en vainqueur et en maître. On a pu croire la marine française anéantie.

Elle ne l'était pas pourtant, et, la paix ramenant avec elle la tranquillité, la confiance et le commerce, notre navigation marchande a pu employer et former assez de matelots pour qu'en 1840 on ait vu une escadre de vingt vaisseaux faire flotter avec honneur le pavillon français dans la Méditerranée.

Bien des esprits ont été éblouis de ce brillant résultat; ils ont vu avec douleur cette belle flotte condamnée à l'inaction alors que le sentiment national était en eux si vivement blessé. Nous avions à ce moment sur l'escadre britannique la supériorité de l'organisation et du nombre. Nos matelots, commandés par un chef habile et actif étaient bien exercés, et tout leur promettait la victoire. Je n'invoque pas là mes souvenirs, mais ceux d'un des plus habiles officiers de la marine anglaise.

Admettons que la querelle se fût engagée alors; admettons que le Dieu des batailles eût été favorable à la France; on eût poussé des cris de joie par tout le royaume; on n'eût pas songé que le triomphe devait être de courte durée. Il faut bien le dire, dans une rencontre entre deux escadres française et anglaise, le succès sera toujours vivement disputé; il appartiendra au plus habile, au plus persévérant, mais il aura été payé bien cher, et de part et d'autre les pertes auront été énormes, plusieurs des vaisseaux détruits ou hors de combat. Il s'ensuit que chacun rentrera dans ses ports avec une escadre délabrée, veuve de ses meilleurs officiers et de ses meilleurs matelots.

Mais je veux supposer ce qui est sans exemple; j'accorde que vingt vaisseaux et quinze mille matelots anglais prisonniers puissent jamais être ramenés dans Toulon par notre escorte triomphante. La victoire en sera-t-elle plus décisive? Aurons-nous vaincu un ennemi qui se laisse abattre du premier coup, à qui les ressources manquent pour réparer une défaite, et qui, pour laver un outrage, soit accoutumé à mesurer ses sacrifices? Pour qui connaît le peuple anglais, il est évident qu'en de pareilles circonstances on le verra

animé d'un immense désir de venger un échec inconnu dans ses annales, un échec qui touche à son existence même. On verra toutes les ressources navales de cet immense empire, son nombreux personnel, ses richesses matérielles, s'unir pour effacer la tache imprimée à l'honneur de la marine britannique. Au bout d'un mois, une, deux, trois escadres aussi puissamment organisées que celle que nous leur aurons enlevée seront devant nos ports. Qu'aurons à leur opposer? Rien que des débris. Et c'est ici le lieu de déchirer le voile sous lequel se dérobe à nos yeux le secret de notre faiblesse. Disons-le tout haut, une victoire comme celle qui nous semblait promise en 1840 eût été pour la marine française le commencement d'une nouvelle ruine. Nous étions à bout de nos ressources : notre matériel n'était pas assez riche pour réparer du jour au lendemain le mal que nos vingt vaisseaux auraient souffert, et notre personnel eût offert le spectacle d'une impuissance plus désolante encore. On ne sait pas assez tout ce qu'il en avait coûté d'effort pour armer alors ces vingt vaisseaux qui donnaient à la France tant de confiance et d'orgueil ; on ne sait pas assez que les cadres épuisés de l'inscription n'avaient plus de matelots à fournir. Et ce qu'il faut ajouter, c'est qu'au premier bruit de guerre, la pépinière si appauvrie de notre marine marchande se fût réduite à rien ; le peu de bras qui pouvaient lui rester se fussent donnés tout aussitôt à la productive spéculation des armements en course.

Plusieurs fois, dans le cours de son histoire, la France, alors qu'on la croyait sans soldats, a bien pu en faire sortir des milliers de son sein, comme par enchantement ; mais il n'en va pas ainsi à l'égard des flottes : le matelot ne s'improvise pas ; c'est un ouvrier d'art qui, s'il n'est façonné, dès son enfance, au métier de la mer, conserve toujours une inévitable infériorité. Depuis le temps où nous cherchons à faire des matelots, nous sommes parvenus, il faut le reconnaître, à avoir des gens qui n'ont point le mal de mer ; mais le nom de matelot ne se gagne pas à si bon marché.

Voilà donc les débris de notre escadre victorieuse ou bloqués ou assaillis par des forces nombreuses qui, à la puissance de leur organisation, joignent l'ardent désir de venger une défaite. Le fruit du succès et du sang versé est perdu. Il n'est plus permis d'appeler du nom de victoire une supériorité d'un moment, qui n'a laissé après elle que la certitude de prochains revers, et cela, parce que, sans prévoyance du lendemain, nous aurons compromis toutes nos ressources à la fois.

Non, il ne faut pas accoutumer le pays à jouer en temps de

paix avec des escadres, et à se complaire dans la fausse idée qu'elles lui donnent de sa puissance. N'oublions jamais l'effet que produisit le rappel de la flotte en 1840; c'était pourtant ce qu'il fallait faire alors, et ce qu'il faudrait faire encore à la première menace d'une guerre.

Il est donc clair que le rôle des vaisseaux ne peut plus être désormais de former le corps même de notre puissance navale; l'emploi des navires à vapeur les réduit forcément à la destination subalterne de l'artillerie de siége dans une armée de terre. On les emmènera à la suite des escadres à vapeur, alors que l'expédition aura un but déterminé, alors qu'on aura à agir contre un fort, une ville maritime qu'il faudra foudroyer avec une grande masse de canons réunis sur un même point. Hors de là on ne leur demandera point des services qu'ils ne peuvent, qu'ils ne doivent plus rendre, et l'on se gardera de persévérer, par un respect exagéré pour d'anciennes traditions, dans une voie dangereuse, au bout de laquelle il pourrait y avoir quelque jour un compte bien sérieux à rendre à la France désabusée.

Je n'hésiterais pas, pour mon compte, à entrer dès aujourd'hui dans la route contraire, et je me poserais nettement la question de savoir si maintenir huit vaisseaux armés et huit en commission, pour n'en retirer d'autre avantage que celui de frapper de loin les yeux des observateurs superficiels, ce n'est pas beaucoup trop.

On me répondra peut-être que ces vaisseaux sont l'école des officiers, de la discipline.

Mais toute réunion de navires, qu'ils soient à voiles ou à vapeur, atteindra le même but. Il n'est pas nécessaire d'avoir pour cela des vaisseaux, de toutes les machines flottantes les plus coûteuses, des vaisseaux que, guerre venant, il faudrait désarmer.

Ne vaut-il pas mieux employer les loisirs de la paix à préparer et à aiguiser une lame qui porterait des coups assurés en temps de guerre? Je ne crains pas de l'affirmer, de la formation d'une escadre à vapeur sortiraient plus d'idées nouvelles et de véritables progrès qu'il n'y en a eu depuis les leçons de la dernière guerre.

Enfin, et tout est là, portons nos regards au delà du détroit, et voyons ce que fait l'Angleterre; voyons la décision avec laquelle ce pays si sagace, si éclairé sur ses intérêts, a su renoncer aux vieux instruments de sa puissance, et se saisir d'une arme nouvelle (1).

Assurément, si quelque part on devait tenir au maintien des

(1) *Voir* annexe A et tableau n° 4.

escadres à voiles, c'était dans les conseils de l'amirauté britannique : on en a tiré assez de profit et de gloire.

Mais on a suivi la marche du temps, on a écouté les conseils de l'expérience, et l'on a compris que les vaisseaux devenaient inutiles alors qu'une nouvelle force navale, capable de tout faire en dépit d'eux, était entrée dans le monde.

Aussi, regardons-le, à notre escadre, clouée depuis long-temps par la force des choses dans la Méditerranée, qu'oppose le gouvernement anglais? Trois vaisseaux (1); mais, en revanche, il a onze bateaux à vapeur, dont neuf de grande dimension; et avec cette force, il en a assez pour faire régner son pavillon et triompher sa politique. Notre budget, je le sais, nous donne un effectif de quarante-trois navires à vapeur : c'est quelque chose; mais on sait en Angleterre à quoi s'en tenir sur la valeur sérieuse de ces navires, et voici quel total on met en regard du nôtre.

En tout, la Grande-Bretagne compte aujourd'hui cent vingt-cinq navires à vapeur de guerre. Sur ce nombre, soixante-dix-sept sont armés, et il faut y ajouter deux cents bateaux de marche supérieure, aptes à porter du gros canon et des troupes, que la navigation marchande fournirait à l'État le jour où cela serait nécessaire.

Ce n'est-pas tout; pour se faire une idée de la force réelle de cette flotte à vapeur, il faut avoir vu de près tout ce que son armement a de redoutable, il faut avoir vu le soin et l'habile prévoyance avec lesquels tout y a été étudié. Les *steamers* de guerre anglais n'ont pas été construits et garantis bons pour tous les services indistinctement. Dans leur construction, on n'a eu qu'une idée, un but : la guerre. Ils réunissent, avec une entente merveilleuse des choses de la mer, grande vitesse, puissante artillerie, et vaste emplacement pour des troupes passagères.

Oui, cet armement est formidable; oui, ce soin exclusif que met l'Angleterre à accroître et à perfectionner cette branche de son service maritime est un avertissement que nous ne devons pas négliger, sous peine de voir un jour en péril tout ce qu'il y a de plus cher à un peuple, l'intégrité de notre territoire, et notre honneur national.

Or, je le répète, il y a pour nous un moyen bien simple d'écar-

(1) Le gouvernement anglais réduit cette année de dix-sept à neuf le nombre de ses vaisseaux armés. Trois du premier rang (à trois ponts) seront employés comme vaisseaux de garde dans leurs ports : Sheérness, Portsmouth, Plymouth; trois dans la Méditerranée, un dans l'Océan Pacifique, un en Chine, un aux Antilles et Amérique du Nord. Sept de ces neuf vaisseaux sont destinés à porter des pavillons d'officiers-généraux.

ter ce péril et de rendre les chances de la lutte moins inégales, si jamais elles venaient à se présenter : c'est de nous armer comme on s'arme contre nous, c'est de donner à notre marine à vapeur, qui languit encore dans l'incertitude des expériences, une puissante impulsion et un large développement. Avec les ressources que cette marine ainsi perfectionnée nous fournira pour l'attaque et pour la défense, la France pourra légitimement se reposer dans le sentiment de sa force. Mais, il faut bien que je le dise, en cela comme en toute chose, pour faire le bien, il est nécessaire de s'en occuper, et de s'en occuper sérieusement.

Notre marine à vapeur date de 1829; l'expédition d'Alger fut le théâtre de ses premiers essais. On fut frappé alors des avantages qu'il était possible d'en retirer, et l'on s'empressa de jeter dans le même moule un assez grand nombre de navires semblables à ceux qui avaient servi dans cette expédition. Cependant telle était l'importance tous les jours croissante du service d'Alger, que ces navires à peine construits devaient aussitôt s'y approprier, et que sans cesse requis d'urgence, et souvent même forcés de marcher sans que leurs réparations fussent terminées, ils ne pouvaient fournir la matière d'aucun essai fructueux, d'aucune amélioration. Ce qui leur manquait surtout, c'était d'être employés dans les stations où ils auraient pu être mis en comparaison avec les navires étrangers. Cet inconvénient, joint aux préventions exclusivement régnantes en faveur de la marine à voiles, fit que, de 1830 à 1840, les progrès de notre flotte à vapeur furent nuls. Cependant la science avait marché. La marine royale d'Angleterre, ayant le loisir d'expérimenter, et de plus, ayant sous les yeux une marine à vapeur marchande où le nombre et la concurrence amenaient des progrès de tous les jours, avait mis en mer des navires magnifiques.

Les hommes qui gouvernaient nos affaires en 1840 furent frappés de ces progrès, et en sentirent la portée : une tentative énergique fut faite pour donner à la France une véritable marine à vapeur, par la création de nos paquebots transatlantiques.

Malheureusement cette tentative a été la seule : malgré les efforts si louables et si persévérants du département des finances pour tracer une voie d'amélioration à la marine à vapeur par l'exemple de ses paquebots, on s'est obstiné à la laisser végéter, et aujourd'hui elle ne suffit plus aux besoins de la paix, loin d'offrir les ressources qu'elle devait fournir pour la guerre.

Et l'on ne saurait accuser les Chambres de cette triste insuffisance. Chaque fois que des fonds ont été demandés pour doter la France d'une marine à vapeur, ils ont été votés avec un patriotique

empressement. L'argent ne s'est jamais fait attendre ; mais on espérait qu'il y aurait un résultat qui répondrait à tant de dépenses, à tant de sacrifices. Ce résultat apparaît maintenant à tous les yeux. Par un excès de prévoyance trop commun chez nous, l'administration à cru devoir, avant tout, créer des moyens de réparation pour la nouvelle marine. Dans tous nos ports s'élèvent aujourd'hui de magnifiques ateliers enfermés dans des monuments grandioses. Ces ateliers sont destinés à réparer les avaries et à pourvoir aux besoins de la marine à vapeur, et cette marine ne fait que de naître.

Cependant, comme on ne peut pas laisser ces vastes ateliers sans emploi et leurs ouvriers sans ouvrage ; comme, du reste, par la force des choses, tout ce que nous avons de navires à vapeur est employé à Toulon, et que là seulement il y a des navires à réparer, qu'a-t-on fait des ateliers construits dans les ports de l'Océan ? On les a employés à fabriquer des machines, au lieu d'en donner la construction, comme un encouragement, à l'industrie particulière.

Nous avions déjà Indret, et ses coûteux produits. Fallait-il ajouter encore à ce luxe de constructions ? Fallait-il employer l'argent destiné à l'accroissement et à l'amélioration de la flotte, pour élever des monuments dont l'utilité présente est loin d'être démontrée ?

Nous avons toujours été portés à augmenter sans mesure les immeubles de la marine, au détriment de ce qu'il y a dans l'arme d'efficace et d'agissant. Il serait bon d'essayer du système contraire, et j'ai la conviction que l'on trouverait aisément les moyens d'armer une véritable flotte à vapeur et d'encourager une industrie utile, en demandant au commerce de belles et bonnes machines, comme il les sait faire.

Si je traçais ici le tableau réel de notre marine à vapeur, si je disais que sur ce chiffre de quarante-trois navires à flot que comporte le budget, il n'y en a pas six qui puissent soutenir la comparaison avec les navires anglais, on ne me croirait pas, et je n'aurais pourtant avancé que la stricte vérité. Le plus grand nombre de nos bâtiments appartient à cette classe de navires, bons en 1830, où ils furent créés ; mais aujourd'hui, à coup sûr, fort en arrière de tout progrès. Ces navires, assujettis dans la Méditerranée à une navigation sans repos, sont presque tous arrivés à une vieillesse prématurée. Comme je l'indiquais tout à l'heure, ils ne suffisent plus au service d'Alger et aux missions politiques qu'il faut bien leur confier, à défaut de bâtiments meilleurs. Les officiers qui les

conduisent rougissent de se voir faibles et impuissants, je ne dirai pas seulement à côté des Anglais, mais des Russes, des Américains, des Hollandais, des Napolitains, qui ont mieux que nous.

On m'accuserait d'atténuer comme à plaisir nos ressources de guerre, si je n'y faisais pas entrer nos paquebots transatlantiques et ceux de l'administration des postes. Sans doute il y a quelque utilité à attendre de ces navires; mais d'abord ils n'appartiennent pas à la marine, qui n'a rien à leur demander en temps de paix, et l'on s'est trompé, en outre, quand on a cru pouvoir, dans leur construction et leurs aménagements, les approprier à la fois à leur service et à celui de la guerre (1).

On fait contre l'emploi général d'une marine à vapeur l'objection de la dépense.

Ma première réponse sera qu'en fait de précautions à prendre pour la garde de son honneur et la défense de son territoire, la France a souvent prouvé qu'elle ne calculait pas ses sacrifices. Mais j'accepte l'objection, et j'accorde que les machines et les chaudières coûtent fort cher; j'ajoute seulement que rien n'obligerait à faire en une seule année toute la dépense, et que, dans l'intérêt même d'une fabrication aussi étendue, il y aurait avantage à en répartir la charge sur plusieurs budgets consécutifs. Il faut considérer ensuite que les machines bien entretenues durent fort long-temps, de 20 à 25 ans, et que, si les chaudières s'usent beaucoup plus vite, il est possible de les rendre moins coûteuses, en substituant dans leur construction le cuivre à la tôle : non que ce premier métal ne soit plus cher que l'autre, mais il dure davantage, et, après l'appareil usé, conserve encore sa valeur.

J'ai essayé d'établir des calculs sur les frais de création et d'entretien du matériel des navires à vapeur comparés aux frais qu'entraîne le matériel des navires à voiles; malheureusement je n'ai pu donner à ces calculs toute la rigueur désirable, n'ayant d'autre base à leur fournir que des hypothèses : les publications officielles n'offrent que des données incertaines à cet égard. M. le baron Tupinier, dans un ouvrage plein d'intérêt (2), s'est livré, dans le même but que moi, à des calculs qui ne sont que de savantes probabilités, et qui, comme les miens, sont exposés à pécher par la base, puisqu'ils ne reposent que sur des suppositions.

Dans cette fâcheuse impuissance de donner des résultats d'une exactitude mathématique, j'ai laissé de côté les dépenses du maté-

(1) *Voir* Annexe A.

(2) *Considérations sur la Marine et son budget.*

riel des navires à vapeur, me bornant à faire observer que les navires à voiles ont aussi un matériel qui s'use vite et en tout temps, tandis que celui des bâtiments à vapeur ne s'use que lorsque la machine marche et rend des services.

Puis j'ai pris la solde et l'habillement des équipages, la consommation du charbon, seules données appréciables, et de ces données j'ai tiré cette conclusion, qu'un vaisseau de deuxième rang entraîne une dépense équivalente à celle de quatre navires de 220 chevaux;

Qu'ensuite notre escadre actuelle de Toulon coûte ce que coûterait une escadre de

5 frégates à vapeur de 450 chevaux,
22 corvettes à vapeur de 220 chevaux,
11 bateaux à vapeur de 160 chevaux.
—
38 navires pouvant porter 20,000 hommes de troupes.

Je demande maintenant que l'on compare les services que pourraient rendre, d'une part, 8 vaisseaux, 1 frégate et 2 bâtiments à vapeur, lents et incertains dans leurs mouvements, absorbant un effectif de 2 767 matelots; de l'autre, 38 navires à vapeur montés par 4 529 matelots et pouvant porter tout un corps d'armée de 20 000 hommes. Vienne la guerre, et il faudra désarmer la première de ces deux escadres, tandis que la seconde est bonne en tout temps (1).

J'aurais pu étendre bien davantage ces considérations relatives à la marine à vapeur, mais je me borne à de simples aperçus, laissant à d'autres le soin de presser mes conclusions et d'en faire sortir tout ce qu'elles renferment. Je crois toutefois avoir démontré d'une manière suffisante qu'une flotte à vapeur est seule bonne aujourd'hui pour la guerre offensive et défensive, seule bonne pour protéger nos côtes ou agir contre celles de l'ennemi, e seconder efficacement les opérations de nos armées de terre. Il me reste maintenant à parler d'un autre moyen d'action que nous aurions à employer, au cas d'une guerre à soutenir contre l'Angleterre.

Sans avoir pris part aux longues luttes de la marine française contre la marine britannique dans les temps de la Révolution et de l'Empire, on peut en avoir étudié l'histoire et en avoir recueilli l'expérience. C'est un fait bien reconnu aujourd'hui que, si, pen-

(1) Voir annexe B.

dant ces vingt années, la guerre d'escadre contre escadre nous a presque toujours été funeste, presque toujours aussi les croisières de nos corsaires ont été heureuses. Vers la fin de l'Empire, des divisions de frégates, sorties de nos ports avec mission d'écumer la mer sans se compromettre inutilement contre un ennemi supérieur en nombre, ont infligé au commerce anglais des pertes considérables. Or, toucher à ce commerce, c'est toucher au principe vital de l'Angleterre, c'est la frapper au cœur.

Jusqu'à l'époque dont je viens de parler, nos coups n'avaient point porté là, et nous avions laissé l'esprit de spéculation britannique accroître par la guerre ses prodigieux bénéfices. La leçon ne doit pas être perdue aujourd'hui pour nous, et nous devons nous mettre en état, au premier coup de canon qui serait tiré, d'agir assez puissamment contre le commerce anglais pour ébranler sa confiance. Or, ce but, la France l'atteindra en établissant sur tous les points du globe des croisières habilement distribuées. Dans la Manche et la Méditerranée, ce rôle pourra être confié très-bien à des navires à vapeur. Ceux qui font l'office de paquebots pendant la paix feraient, par leur grande vitesse, d'excellents corsaires en temps de guerre. Ils pourraient atteindre un navire marchand, le piller, le brûler et échapper aux navires à vapeur de guerre eux-mêmes, dont la marche serait retardée par leur lourde construction.

Il n'en saurait être ainsi sur les mers lointaines : là ce sont des frégates qu'il faut spécialement destiner aux croisières, et quoique, en apparence, il n'y ait rien de fort nouveau dans ce que je vais dire, je voudrais pourtant appeler sur ce point l'attention.

Mon opinion sur les frégates n'est point du tout la même que sur les vaisseaux. Loin d'en réduire le nombre, je voudrais l'accroître. Pour la paix comme pour la guerre, il y a à leur demander d'excellents services, et on les obtiendrait sans surcroît de dépense, en distribuant seulement nos stations d'une manière mieux entendue.

La frégate seule me paraît propre à aller représenter la France au loin, et encore la frégate de la plus puissante dimension. Seule, en effet, elle peut, avec une force efficace et un nombreux équipage, porter les vivres nécessaires pour tenir la mer longtemps de suite; seule elle peut, comme je l'indiquerai tout à l'heure, s'approprier également aux besoins de la paix et à ceux de la guerre. A mille ou deux mille lieues des côtes de France, je n'admets plus de distinction entre ces états; les stations lointaines, qui peuvent apprendre une guerre plusieurs mois après qu'elle

a été déclarée, doivent toujours être constituées sur le pied le plus formidable. Les motifs d'économie doivent ici disparaître devant des idées plus grandes et plus élevées. Il ne faut pas que jamais, par une ruineuse parcimonie, les forces de la France puissent être sacrifiées ou même compromises.

Jusqu'à présent nos stations lointaines ont été composées d'une frégate portant le pavillon de l'officier-général commandant la station, et de plusieurs corvettes ou bricks. Deux motifs ont amené cet état de choses : les demandes des consuls, toujours désireux d'avoir un bâtiment de guerre à portée de leur résidence ; et, en second lieu, la grande raison de l'économie, si souvent invoquée, qui a fait réduire la force et l'espèce des navires, dont on ne pouvait réduire le nombre.

Il en est résulté que, voulant être partout, nous avons été partout faibles et impuissants.

C'est ainsi que nous envoyons des frégates de 40 canons (1) et de 300 hommes d'équipage là où l'Angleterre et les États-Unis d'Amérique ont des frégates de 50 canons et plus, avec 500 hommes à bord. Les unes et les autres ne sont pourtant que des frégates, et s'il fallait qu'elles se rencontrassent un jour de combat, on dirait partout qu'une frégate française a été prise ou coulée par

(1) Ainsi, pour la station du Brésil et de la Plata, nous avons une frégate portant le pavillon de l'amiral commandant la station. Les gouvernements anglais et américain ont aussi une frégate ; mais voici la force respective de ces navires :

France, *Africaine*,	40	canons,	311	hommes.
Angleterre, *Alfred*,	50	—	445	—
Amérique, *Raritan*,	60	—	470	—

Le reste de la station est composé de petits navires, et là encore nous sommes en infériorité de nombre et d'espèce.

Autre exemple : Notre station de Bourbon et de Madagascar, destinée à protéger notre établissement naissant de Mayotte et à soutenir les catholiques d'Abyssinie, dont l'amitié conserve à la France une des clefs de la mer Rouge, se composera de :

1 corvette de 22 canons ;
1 brick de 20 canons ;
1 gabare (transport) ;
1 vapeur de 160 chevaux.

Tandis que la station anglaise du Cap comptera :

1 frégate de 50 canons ;
1 frégate de 44 ;
2 corvettes de 26 ;
2 bricks de 16 ;
1 vapeur de 320 chevaux.

une frégate anglaise ou américaine ; et quoique les forces n'eussent pas été égales, notre pavillon n'en resterait pas moins humilié par une défaite.

En principe, j'établirais que les stations ne se composent chacune que de deux ou trois frégates de la plus forte dimension. Ces frégates marcheraient ensemble sous les ordres d'un amiral, et profiteraient ainsi de tous les avantages de la navigation en escadre. Constamment à la mer, chefs et matelots apprendraient à se connaître et à s'apprécier, et l'on ne reprocherait pas à nos amiraux cette paresseuse immobilité qui semble les clouer au chef-lieu de leur station. Partout où cette division navale se montrerait, et elle devrait être continuellement employée à parcourir toute l'étendue de sa circonscription, on la verrait forte et respectable, ayant les moyens de réprimer sur-le-champ les écarts des gouvernements étrangers, sans ces coûteux appels à la mère-patrie dont le Mexique et la Plata nous ont donné de si tristes exemples.

Nous n'aurions plus ces petits navires disséminés sur les points où résident nos agents diplomatiques, et si propres, par leur faiblesse même, à nous attirer des insultes que notre pavillon doit savoir éviter, mais ne jamais souffrir.

Nous ne serions plus exposés à voir, au début d'une guerre, la plupart de ces navires d'un si faible échantillon ramassés sans coup férir par les frégates ennemies.

Loin de là, nous aurions sur tous les points du globe des divisions de frégates toutes prêtes à suivre les traces de ces glorieuses escadrilles qui ont si noblement lutté pour la patrie sur les mers de l'Inde. Elles croiseraient autour de nos colonies, autour de ces nouveaux points saisis sur des mers lointaines par une politique prévoyante, et destinés à servir de base à leurs opérations aussi bien qu'à devenir l'asile de nos corsaires.

J'ajoute que cette manière de représenter au loin le pays serait bien plus avantageuse à notre commerce que la manière dont nous le faisons aujourd'hui. En effet, on craindrait bien autrement la venue d'une division pourvue de tous les moyens de se faire respecter que la présence permanente d'un petit navire que l'on s'habitue à voir et que bientôt on oublie. Ou je me trompe, ou cette visite toujours attendue, toujours imminente, serait pour les intérêts français une très-puissante protection, et nos navires marchands se trouveraient beaucoup mieux de l'influence de notre pavillon, ainsi montré de temps en temps à des pays qui se font une idée incomplète des forces de la France, que de la présence,

souvent tracassière pour eux, de nos petits navires de guerre.

On a pu remarquer que je n'ai point parlé de bateaux à vapeur pour ces stations lointaines; je crois que nous ne devons les y employer qu'accidentellement, et avec la résolution de les enfermer dans nos colonies au premier bruit de guerre.

En général, il faut que nos navires à vapeur ne s'écartent de nos côtes que d'une distance qui leur permette de les regagner sans renouveler leur combustible. Je raisonne toujours dans l'hypothèse convenue d'une guerre contre la Grande-Bretagne, et il tombe sous le sens que nous aurions en ce cas peu d'amis sur les mers; notre commeree maritime ne tarderait pas à disparaître. Comment, loin de France, s'approvisionner de combustible? Nos navires à vapeur, dénués de ce principe de toute leur action, seraient réduits à se servir uniquement de leurs voiles, et l'on sait qu'ils sont, quant à présent, de pauvres voiliers : ils n'auraient pas beau jeu contre les corvettes ou les bricks du plus mince échantillon.

Peut-être l'emploi et le perfectionnement de l'hélice, en laissant au bâtiment à vapeur toutes les facultés du navire à voiles, amèneront-ils un jour quelque changement à cet état de choses. La vapeur deviendrait alors un auxiliaire puissant pour nos croiseurs, mais cette alliance de la voile et de la vapeur ne devrait rien changer néanmoins à ce que j'ai établi plus haut. Le bateau à vapeur destiné à servir en escadre ou sur nos côtes devra toujours avoir une grande vitesse à la vapeur seule, comme premier moyen de succès.

J'ai achevé ce que je voulais indiquer dans cette note, et n'ai plus qu'à me résumer en peu de mots.

Prenant les chances, quelque éloignées qu'elles soient, d'une guerre avec l'Angleterre; comme base de notre établissement naval, j'ai dit que je pensais qu'on pouvait le définir ainsi :

Puissante organisation et développement de notre marine à vapeur sur nos côtes et dans la Méditerranée;

Établissement de croisières fortes et bien entendues sur tous les points du globe où, en paix, notre commerce a des intérêts, où, en guerre, nous pourrions agir avec avantage.

Pour réaliser la première partie de ce que je demande, il faut arrêter au plus vite le courant malheureux qui entraîne la marine dans des dépenses inutiles de matériel et d'établissements sans proportion avec ses besoins, aux dépens de la flotte, expression réelle et vivante de notre force navale.

Ceci nous donnera les moyens de subvenir aux dépenses vraiment nécessaires.

Il faut ensuite retirer notre confiance aux vaisseaux, et nous appliquer à étudier et perfectionner nos bateaux à vapeur; les essayer surtout, avant d'en jeter un grand nombre dans le même moule, ce qui, en cas de non réussite, amène des mécomptes dont nous n'avons vu que trop d'exemples.

Faire à chaque service sa part.

Entretenir une escadre d'au moins vingt bateaux à vapeur installés pour la guerre. Livrer à cette escadre l'étude de la tactique à rédiger pour une flotte à vapeur.

Assigner au service de paquebots d'Alger une part suffisante, mais rigoureusement limitée, comme on l'a fait pour le service du Levant. Les besoins de la guerre ne sont pas tellement impérieux en Afrique qu'il faille y sacrifier toutes les ressources de la marine et toute idée d'ordre et d'économie. La marine pourrait se débarrasser avantageusement de ses bateaux de 160 chevaux en les donnant comme frais d'établissement à ce premier service.

Créer un certain nombre de navires à vapeur légers, où tout serait sacrifié à la vitesse, pour porter les ordres du gouvernement.

Enfin, tenir vingt-deux frégates de premier rang au moins armées pour le service des stations lointaines.

A part les frais de création de navires, les dépenses d'entretien ne dépasseraient pas celles de notre flotte actuelle. Avec une marine ainsi organisée, nous serions en mesure de résister à toute prétention qui blesserait notre honneur et nos intérêts, et une déclaration de guerre ne risquerait jamais de nous trouver sans défense. Enfin, nous aurions les moyens d'agir immédiatement, sans livrer à un seul hasard toutes nos ressources.

Et, j'insiste sur ce dernier point, tous ces résultats, nous les obtiendrions sans une sérieuse augmentation de dépenses (1).

Que si, pour démentir mes assertions, on les appelait du nom d'utopies, nom merveilleusement propre à faire reculer les esprits timides et à les enfoncer dans l'ornière de la routine, j'inviterais ceux qui me répondraient de la sorte à considérer attentivement tout ce qui s'est fait depuis quelques années et ce qui se fait encore aujourd'hui en Angleterre, et à dire ensuite si, de bonne foi, on ne peut aussi bien le réaliser en France.

Il m'en a coûté, dans tout le cours de ce petit écrit, de faire subir à mon pays un affligeant parallèle avec un pays qui le devance de si loin dans la science de ses intérêts; il m'en a coûté

(1) *Voir* annexe C.

de mettre à nu le secret de notre faiblesse en regard du tableau de la puissance britannique. Mais je m'estimerais heureux si je pouvais, par le sincère aveu de ces tristes vérités, dissiper l'illusion où sont tant de bons esprits sur l'état réel des forces navales de la France, et les décider à demander avec moi les salutaires réformes qui peuvent donner à notre marine une nouvelle ère de puissance et de gloire.

APPENDICE.

ANNEXE A.

L'état général de la flotte, au 1er janvier 1844, porte :

43 navires à vapeur à flot ;
18 en construction ;
18 paquebots transatlantiques, dont plusieurs sont achevés et les autres fort avancés.

Enfin, l'administration des postes compte pour le service de la correspondance du Levant, d'Alexandrie, de Corse et d'Angleterre :

24 paquebots de 220 à 50 chevaux.

Total : 103.

En tout, 103 bâtiments à vapeur ; chiffre considérable, mais qu'il importe de réduire à sa valeur réelle.

On écartera d'abord de la liste les 24 paquebots de l'administration des postes et les 18 transatlantiques, construits, installés pour un service de paix. Il faudrait du temps pour rendre ces navires propres à la guerre. Cette transformation, il importe qu'on le sache, ne s'improviserait pas, surtout avec la nécessité de l'opérer simultanément sur 42 navires, la plupart de grande dimension. On se tromperait donc si l'on s'imaginait que ces paquebots, parce qu'ils sont solidement construits et percés de sabords, n'auraient plus, la guerre survenant, qu'à recevoir leurs canons et leurs poudres. Sait-on, d'ailleurs, puisque l'expérience n'en a pas été faite, si le poids d'un matériel de guerre ne les priverait pas du seul avantage qu'on leur ait reconnu jusqu'à present, la vitesse? Il y aurait à faire table rase depuis la carlingue jusqu'au pont. Toutes ces installations coûteuses, toutes ces recherches du luxe et du comfort devraient faire place à la sévère nudité des ponts d'un navire de guerre. On ne loge pas un équipage de guerre comme on loge des passagers qui achètent le droit d'avoir leurs aises : il faut de larges emplacements pour l'eau et les vivres, pour les poudres et les projectiles.

Tout serait à créer en vue d'une destination nouvelle et si différente.

On le répète, une pareille transformation ne pourrait s'improviser ; elle ne peut qu'être lente et successive.

C'est donc à titre de réserve seulement que l'on aurait droit d'introduire ces 42 bâtiments dans l'évaluation de la force navale. Il nous paraît même que l'on s'abuserait en comptant sur l'intégrité de ce chiffre, puisqu'au début de la guerre une portion de ces paquebots, occupés à poursuivre leur mission pacifique, tomberaient inévitablement aux mains des croiseurs ennemis, ou bien resteraient bloqués dans les ports neutres, par le fait seul de la déclaration de guerre.

Il ne reste plus, après cette élimination, qu'à s'occuper de la partie purement militaire de la flotte à vapeur, de celle qui, en temps de guerre, offri-

rait des ressources effectives et immédiates. Elle présente encore un chiffre de 61 navires, mais ici nous trouvons une nouvelle réduction à faire, car les navires en construction ne peuvent figurer parmi les ressources présentes; comme les paquebots, on ne peut les admettre qu'à titre de réserve, et encore à la condition qu'ils seraient avancés aux 22/24; or, c'est ce qui n'a pas lieu pour le plus grand nombre. Plusieurs de ces navires ne sont pas commencés; *le Coligny*, par exemple.

C'est donc, en définitive, à 43 navires que se réduit notre force à vapeur présentement disponible, présentement efficace, celle qui, dans une éventualité soudaine, serait appelée à porter ou à parer les premiers coups.

C'est ce chiffre de 43 que l'on se propose d'examiner :

On voit d'abord figurer sur l'état 3 bâtiments de 450 chevaux (1), *le Gomer, l'Asmodée* et *l'Infernal*, qualifiés du nom de frégates. Les deux premiers ont donné des résultats satisfaisants sous le rapport de la vitesse, mais ils n'ont pu recevoir l'armement qui leur était destiné. *Le Gomer*, avec son approvisionnement de combustible et ses 20 bouches à feu, était hors d'état de tenir la mer; il fallait réduire son approvisionnement ou son artillerie. On s'est arrêté à ce dernier parti. *Le Gomer* a navigué assez facilement, mais ce n'était plus un navire de guerre, c'était un paquebot; il n'avait pour toute artillerie que 8 canons, 2 de 80, et 6 obusiers de 30, enfermés dans des sabords étroits sur les flancs du navire, artillerie impuissante et inutile : et encore, dans cet état, le navire fatiguait considérablement dans les mauvais temps.

Quant à *l'Asmodée*, il paraît avoir mieux réussi que *le Gomer;* mais l'un et l'autre manquent de puissance, et, dans le mauvais temps, leur moteur est paralysé. Quoi qu'il en soit, on reconnaît volontiers qu'à la condition de leur appliquer un mode d'armement convenable, on en ferait des navires vraiment propres à la guerre.

Avant d'aller plus loin, il sera peut-être à propos d'expliquer ce que l'on entend, en ce qui touche les bâtiments à vapeur, par armement convenable; on va le faire en peu de mots.

On sait que, dans le navire à vapeur, l'appareil moteur est placé au centre. C'est donc là qu'est la partie vulnérable, puisque la vitalité du navire y réside, et il est vrai de dire que, dans le vapeur, le centre ou le *travers* est le *point faible*.

Les extrémités, au contraire, par leur éloignement du moteur, par l'acuïté de leurs formes et leur peu de surface comparée à celle du travers, protégent mieux ce moteur et le mettent moins en prise.

C'est donc là qu'est le *point fort*.

Ce principe est fondamental; il établit une différence tranchée, essentielle, entre le navire à voiles et le navire à vapeur; entre leur mode de combattre; entre l'armement qui convient au premier et l'armement qui convient au second.

Dans le navire à voiles c'est le *travers* qui est le côté fort; on y a développé une nombreuse artillerie; il est donc convenable, il est rationnel de le faire combattre en presentant le travers; de là, la ligne de bataille et tout le système de tactique dont elle est la base.

Mais dans le vapeur, où les conditions de force ne sont plus les mêmes, où le travers est au contraire le point faible, est-il également convenable, également rationnel d'armer le travers, puisqu'en y plaçant du canon c'est dire qu'on l'offrira aux coups de l'ennemi?

(1) Voir tableau n° 1

Non; à moins de nier le principe qui vient d'être énoncé, cela n'est ni convenable ni rationnel.

Admettant ce principe, il est facile d'en tirer la conséquence : si l'avant et l'arrière sont les points forts dans le bateau à vapeur, c'est par là qu'il faut combattre, qu'il faut attaquer et se défendre; c'est l'avant et l'arrière qu'il faut armer de canons. Le défaut d'espace ne permettant pas de développer sur ces points une nombreuse artillerie, il faut, autant que possible, compenser la puissance du nombre par celle du calibre, unir, si on le peut, la plus grande portée au plus grand effet.

Voilà, suivant nous, le mode général d'armement qui convient au vapeur de guerre.

Ce n'est pas là une théorie nouvelle : le principe que l'on vient d'exposer dans son expression la plus générale a trouvé depuis long-temps son application en Angleterre et aux Etats-Unis; cet exemple a eu des imitateurs en Russie, en Hollande, à Naples, chez tous les peuples maritimes. Nous seuls persistons à le méconnaître, à poursuivre dans la nouvelle marine une assimilation impossible et dangereuse, et cette persistance, on est forcé de le dire, est pour notre flotte à vapeur une cause générale d'infériorité. Nous la signalons une fois pour toutes, et pour n'y plus revenir dans le cours de cet examen.

Cela posé, nous continuons :

L'Infernal, le troisième des vapeurs de 450, a reçu de l'usine d'Indret une machine à quatre cylindres, système nouveau dont on a fait la première application sur un des vapeurs employés aux travaux de la digue de Cherbourg; un second essai eut lieu bientôt après à bord du *Comte d'Eu*, construit dans les chantiers d'Indret, et destiné au roi, comme bâtiment de plaisance. Ces deux essais, le second surtout, ne furent pas heureux, et *le Comte d'Eu*, construit à grands frais, fut jugé impropre à sa destination.

Quoi qu'il en soit, on ne se tint pas pour battu; deux autres navires, *l'Infernal* et *l'Ardent*, reçurent des appareils construits sur le même système, l'un de 450, l'autre de 220, et d'autres appareils semblables sont en voie d'achèvement. Cette nouvelle épreuve fournira-t-elle des résultats plus satisfaisants et plus décisifs? Il faut sans doute l'espérer; car, si elle devait justifier les défiances inspirées par les premiers résultats, il y aurait lieu de regretter que, par un excès de précipitation, on n'ait pas attendu une expérience décisive avant d'appliquer sur une grande échelle un système nouveau.

Le quatrième navire porté sur l'état est *le Cuvier*, de 320 chevaux. Lorsqu'en 1838, *la Gorgon* et *le Cyclops* sortirent des ports d'Angleterre, on fut frappé de leur puissance comme bâtiments de guerre, aussi bien que de leurs belles qualités à la mer. Aussi mit-on un louable empressement à se procurer les plans et les données nécessaires pour doter notre marine de bâtiments semblables, et c'est d'après ces plans, modifiés en vue d'améliorations douteuses, s'il faut en juger par le résultat, que l'on produisit *le Cuvier*.

Malheureusement, loin de ressembler au type dont il est sorti, *le Cuvier* n'a qu'une marche détestable; il ne peut non plus porter à la fois son artillerie et son combustible. Nous pouvons citer un fait récent qui témoignera de sa médiocrité : ayant quitté Brest avec *l'Archimède*, de 220 chevaux, qui n'a cependant que des qualités fort ordinaires, le *Cuvier* fut obligé de relâcher, tandis que l'autre continuait tranquillement sa route.

Viennent ensuite *le Gassendi* et *le Lavoisier*, de 220; mauvais navires, mauvaises machines; toujours en coûteuses réparations, ils sont loin d'avoir rendu des services équivalents, malgré les efforts des officiers qui les ont commandés.

Puis *le Caméléon*, qui ne peut atteindre que sept nœuds à toute vapeur; enfin *le Pluton*, *le Véloce*, *l'Archimède*, de 220, comme le précédent. Ces trois navires sont les meilleurs de la marine, quoique très-lourds, eu égard à la force de leur moteur. Ils ont de bonnes qualités, et leur marche, sans être supérieure, est au moins satisfaisante. Partout où ils paraîtront dans les stations étrangères, nous n'aurons pas à subir d'humiliantes comparaisons; nous n'aurons pas, comme récemment dans la station du Levant, le spectacle de deux navires, l'un anglais, l'autre français, tous deux sortis du Pirée pour porter secours à une de nos corvettes et l'arracher de la côte où elle s'était échouée, rentrant tous deux au même port, aux yeux des deux escadres réunies, l'un, l'anglais, traînant à la remorque notre corvette, et luttant de vitesse malgré cela avec le vapeur français, qui terminait ainsi le rôle d'impuissance qu'il avait commencé sur le lieu de l'échouage.

Les six vapeurs de 220 sont, comme les 450, réservés pour des missions politiques ou autres. Un d'eux, *l'Archimède*, vient de quitter Brest avec destination pour les mers de Chine, où il fera partie de la division navale qui s'y trouve réunie. Les cinq autres sont presque constamment requis pour les besoins de la politique, ou pour coopérer aux mutations qui s'opèrent en automne dans les troupes de l'Algérie.

Cette espèce de navires nous paraît, dans les conditions actuelles, particulièrement appropriée aux services de guerre que nous attendons d'une marine à vapeur. Une double expérience a lieu en ce moment; deux systèmes d'armement sont essayés, l'un à bord du *Caméléon*, l'autre à bord du *Pluton*. Espérons que l'étude comparative de ces systèmes, qui tous deux sont un hommage rendu au principe que nous avons énoncé, servira à constater la supériorité de l'un ou de l'autre, ou fera apparaître une combinaison meilleure : quelle qu'elle soit, il est à désirer qu'on se hâte d'en faire l'application générale à bord de la flotte, car notre système actuel d'armement, ou plutôt l'absence de tout système, est une cause sérieuse d'infériorité militaire qu'il faut déplorer.

Nous arrivons maintenant à la classe des 160, classe nombreuse, et qui constitue la majeure partie de la flotte à vapeur.

Lorsque *le Sphinx* parut, en 1829, la marine militaire en était à ses débuts dans la navigation à la vapeur; elle ne possédait qu'un petit nombre de navires, essais malheureux, propres tout au plus à être utilisés comme remorqueurs sur les rades. A cette époque, *le Sphinx* était un progrès, et un progrès très-réel, qui laissait bien loin en arrière tout ce qu'on avait produit jusque-là. Aussi, pendant dix ans, *le Sphinx* demeura-t-il un type privilégié que l'on reproduisit fidèlement, mais souvent avec moins de bonheur. Dans toute cette période, nos 160 ne furent que des copies du *Sphinx*, et l'on croit même pouvoir avancer qu'en 1840 il est encore sorti un *Sphinx* de nos chantiers.

Ainsi, pendant plus de dix ans, nous sommes restés stationnaires, nous renfermant dans le culte exclusif d'un type unique, le 160, qui est à lui seul presque toute la flotte.

Les nécessités du service d'Afrique justifient suffisamment cette persistance. Il fallut tout d'un coup, presque à l'enfance de la navigation à la vapeur, improviser des moyens de transport proportionnés aux besoins d'une vaste occupation militaire, organiser une correspondance active et régulière, et c'est à la marine à vapeur qu'on s'adressa. Dès lors toutes les ressources de cette marine naissante furent absorbées par des besoins impérieux et toujours croissants : plus d'essais, plus d'améliorations possibles; l'urgence dominait tout, il fallait des navires à vapeur; un type existait, type heureux, type éprouvé, et dont toute la marine conviée à l'expédition d'Alger proclamait

l'excellence; on se hâta donc de jeter dans le même moule une foule de navires. De là toute cette famille des 160, qui aujourd'hui fait nombre au budget.

On a besoin d'insister sur cette situation pour expliquer l'excessif développement d'un type qui était bon sans doute lorsqu'il parut, mais qui a cessé de l'être parce qu'il n'a pas participé au progrès et parce qu'on exige aujourd'hui, dans le vapeur de guerre, d'autres conditions de force et de puissance. On ne se contente plus en effet des qualités qui, à l'aide des circonstances impérieuses que nous avons expliquées, ont pu faire des 160 l'objet d'une faveur si durable. Comme bâtiment de guerre, il est trop faible aujourd'hui pour être compté, et son infériorité de marche le rend impropre à un service de dépêches. Nous ne lui reconnaissons qu'une qualité essentielle, il est vrai, mais insuffisante lorsqu'elle est isolée : c'est qu'il se comporte très-bien à la mer. Créé en vue du service d'Afrique, le service d'Afrique est sa spécialité; aussi voyons-nous qu'en temps ordinaire, ce service en absorbe un nombre considérable.

D'abord trois sont employés au transport des malades : ce sont *le Grégeois*, *le Météore* et *le Cerbère*. Ces trois navires ont été installés pour offrir un abri à leurs passagers; on les a exhaussés en leur donnant un pont de plus. On conçoit d'ailleurs que la construction de cet abri n'ait pas ajouté à leurs qualités, et que même, dans certaines circonstances, elle puisse être une cause de danger et compromettre la sûreté du navire appesanti. Mais à ce prix les malades sont abrités, tandis que sur les autres navires, dans ce va-et-vient continuel entre les deux rives de la Méditerranée, entre Alger et les autres points d'occupations, nos soldats bivouaquent sur le pont, été comme hiver, mouillés par la pluie et par la mer, et cela dure depuis quatorze ans, c'est l'état normal ! N'y a-t-il pas des misères qui nous touchent de moins près, et qui sont moins dignes d'exciter l'intérêt et la sollicitude du pays?

Les relations ordinaires avec l'Algérie exigent le concours permanent de neuf bâtiments pour les transports et pour la correspondance entre la France, Alger, et les différents points du littoral. Dans un service aussi actif, opéré par des navires lourds de construction et souvent surchargés, les avaries sont fréquentes. On en compte communément quatre à cinq retenus au port par des besoins de réparation. Ce nombre va quelquefois jusqu'à six, surtout en hiver, où les causes d'avaries sont plus multipliées. C'est donc au moins quatre à cinq navires qu'il faudrait tenir en réserve pour faire face à ces éventualités, sous peine d'interrompre la régularité des communications, et de jeter la perturbation dans un service dont on ne peut plus se passer.

Ainsi, outre une permanence de neuf bâtiments, il faut en compter quatre à cinq au moins pour former une réserve : en tout, treize à quatorze bâtiments.

De plus, quatre navires ayant été jugés nécessaires pour les stations du Brésil, des Antilles, de Bourbon et de l'Océanie, c'est encore aux 160 que l'on s'est adressé faute de mieux.

Faute de mieux, il a fallu se résoudre à proclamer sur toutes les mers notre infériorité, en faisant figurer à côté des navires rivaux, comme *le Cyclops*, *le Vesuvius*, *le Spiteful*, et tant d'autres, nos honteux 160, seulement bons aujourd'hui à servir de transports.

Ajoutons à ce compte *l'Ardent*, qui fait des essais à Indret, *le Fulton*, à Brest, pour les missions imprévues, un stationnaire à Tunis, un à Constantinople, aux ordres de notre ambassadeur, un autre désarmé et hors de service, c'est-à-dire cinq, et nous atteignons, avec les trois navires-hôpi-

taux, le chiffre de vingt-cinq à vingt-six, en comptant la réserve nécessaire pour assurer la régularité des communications avec Alger.

Les services que nous venons d'énumérer occupent, sur l'état de la flotte à vapeur, tous les navires compris depuis le n° 11 jusqu'au n° 34, en tout vingt-quatre navires; tandis que nous venons de voir qu'en comprenant dans ces services une réserve de quatre à cinq navires reconnus nécessaires, on arriverait au chiffre de vingt-cinq à vingt-six.

C'est donc, en temps ordinaire, un à deux qui font défaut pour compléter le service d'Afrique.

De là l'état de malaise et d'urgence qui tourmente incessamment ce service.

Supposons maintenant que les quatre 220 disponibles dans la Méditerranée soient en mission dans le Levant ou sur les côtes d'Espagne; s'il survient une dépêche à expédier, une mission pressée à remplir, à moins d'employer *l'Asmodée*, qui coûte beaucoup, et qui d'ailleurs, à cause de ses grandes dimensions, ne convient pas à toutes les missions, il faut, bon gré, mal gré, emprunter aux ressources déjà si obérées du service d'Afrique. Il faut donc clore à la hâte, tant bien que mal, une réparation commencée; il faut d'urgence faire partir un navire. Aussi qu'arrive-t-il? que sous l'empire de ce régime d'urgence, on a vu des navires quittant à plusieurs reprises l'atelier pour remplir des missions, y revenant chaque fois avec des avaries plus graves, et mis enfin complétement hors de service. Ce fait que l'on signale accuse à la fois l'insuffisance des ateliers et des moyens de réparation, et l'insuffisance des navires.

A Toulon, où, par la force des choses, s'est concentrée toute l'activité de la marine à vapeur, ce régime d'urgence a passé à l'état normal. Pour satisfaire aux besoins toujours croissants de la politique et de l'occupation, on y a appelé presque tous les navires à flot, on y a fondu dans une seule agglomération tous les services : service militaire, service de dépêches et de transport; tous les bâtiments y concourent sans distinction, sans qu'on puisse jamais arriver à en satisfaire complétement un seul. Dans cette espèce d'anarchie, tout souffre, tout dépérit, et, tandis que les dépenses courantes s'accroissent outre mesure, on lègue à l'avenir des charges plus lourdes encore par l'usure et le dépérissement prématuré d'un matériel précieux.

C'est là une cause sérieuse de dépense dont il est juste de se préoccuper. Les vues économiques des Chambres n'y sont pas moins intéressées que l'avenir et le progrès de la marine à vapeur. De deux choses l'une : il faut mettre une limite à ces besoins toujours croissants, toujours insatiables, ou égaler aux besoins les forces de cette marine dont on paralyse l'essor par l'abus qu'on en fait.

A partir du chiffre trente-quatre (1), on compte neuf bâtiments à flot tous au-dessous de 160 chevaux. Ces bâtiments, trop petits pour recevoir beaucoup de combustible, trop faibles pour porter du canon, ont été construits pour des services spéciaux et de localité, soit dans les colonies, soit sur nos côtes.

Résumons en peu de mots cet examen : on a d'abord établi que le chiffre de cent trois navires se réduit à quarante-trois, constituant ce qu'on a appelé la partie militaire de la flotte à vapeur.

Sur ces quarante-trois navires, seize à dix-huit sont en réquisition permanente pour le service d'Afrique; neuf autres, trop faibles pour figurer comme bâtiments de guerre, sont affectés à des services de localité.

Il reste donc seize à dix-sept navires disponibles pour les missions éven-

(1) Voir tableau n° 1.

tuelles et pour les stations à l'étranger; sur ce nombre on en compte trois de 450 chevaux, un de 320, six de 220, et le reste de 160 et au-dessous.

Tel est l'enjeu qu'au début d'une guerre la France aurait à livrer à la fortune des batailles !

On croit à propos de présenter à la suite de cet aperçu l'état de la marine à vapeur de l'Angleterre; il pourra surgir de ce simple rapprochement des enseignements utiles.

Une publication officielle nous apprend d'abord que le chiffre total des armements était, en mars dernier, de 77.

Sur ce nombre, la station de la Méditerranée emploie 10 bâtiments :

1 de 450, 1 de 320, 4 de 220, et 1 d'une force moindre.	10
Celle de la côte occidentale d'Afrique en emploie 9 : 1 de 700 chevaux, *la Pénélope*, 4 de 320, 1 de 220, et 3 de 80 à 100 chevaux. . . .	9
Celle d'Irlande, 12, dont 8 de 220 à 320 chevaux et 4 de moindre force.	12
Celle de l'Amérique du Nord, Canada, Bermudes et Antilles, 23 de 220 chevaux.	3
Celle des Indes et de la Chine, 3 de 320.	3
Enfin la station de la mer du Sud, 2 de 320 à 220.	2
9 autres, de différentes forces, remplissent des missions hydrographiques.	9
En tout 48 navires employés au service des stations.	48

Nous en consacrons à peine 3 au même service! La différence de ces deux chiffres suffira pour faire apprécier la part faite à la marine à vapeur dans les deux pays, et quel degré d'importance lui est attribué dans l'emploi des forces navales.

Les autres bâtiments, complétant le chiffre 77, sont ou disponibles dans les ports pour les missions éventuelles et le service local, ou employés comme transports entre les différents points du littoral.

Dans le chiffre de 77, on n'a compris ni les navires construits sur les lacs du Canada, ni ceux affectés dans les colonies à des services de localité, ni ceux de la Compagnie des Indes.

On n'y a pas compris non plus les bâtiments qui, au nombre de 11, sont à l'état de désarmement dans les ports; situation inconnue et qui, jusqu'ici, n'a pas, en marine à vapeur, d'équivalent chez nous, où le nombre est loin de suffire aux besoins, mais qu'il est bon de signaler, parce qu'elle a cette signification, qu'en Angleterre la flotte à vapeur excède les besoins du service ordinaire, et que cette flotte compte dès aujourd'hui une réserve à flot.

Notre réserve, à nous, elle consiste, si l'on veut, dans les 24 paquebots de l'administration des postes et dans les 18 transatlantiques, puisque c'est à ce titre que nous les avons admis à compter dans notre force navale. Mais qui ne sait que les grandes compagnies fondées en Angleterre par l'association privée disposent d'un matériel considérable, que plusieurs de ces compagnies sont subventionnées par le gouvernement, et que les navires qu'elles emploient, d'après les conditions de cette subvention, doivent être susceptibles, au besoin, d'être transformés en navires de guerre? On n'objectera donc pas que les paquebots anglais ne sont pas, comme les nôtres, propres à porter de l'artillerie (1).

On croit être très-modéré en estimant au double des nôtres le nombre de ces paquebots; mais si l'on se trompait dans cette estimation, il n'en resterait pas moins constant que les lignes anglaises fourniraient comme réserve

(1) La subvention à ces compagnies est portée sur le budget de la marine anglaise de cette année à 10,489,928 fr.

un contingent bien supérieur à celui que nous pourrions tirer de nos lignes transatlantiques et de celles de la Méditerranée..

Pour compléter notre aperçu comparatif, il nous reste à parler des navires en construction en Angleterre.

En juillet 1843, le nombre en était de 13, et au commencement de 1844 nous le trouvons de 27 : deux navires de 800 chevaux figurent dans ce nombre; onze autres sont de 450, et, dans le cours de l'exercice de 1844-1845, il sera mis six bâtiments de 450 sur les chantiers. Ainsi, tandis que sur la liste des bâtiments à flot nous ne comptons que deux 450, *la Dévastation* et *le Firebrand*, celle des bâtiments en construction nous présente un développement considérable de cette classe et qui mérite d'être signalé. C'est que le 450 n'en est encore qu'à son début; il a été précédé par le vapeur de 320 chevaux, qui, lui-même, n'est venu que plusieurs années après le 220.

Ces trois classes marquent trois périodes distinctes dans les constructions militaires de la Grande-Bretagne, et chacune de ces trois périodes présente des types perfectionnés et d'une puissance croissante.

En 1822, c'est *le Medea*, de 220, qui ouvre cette carrière de progrès, et pendant six ans nous le voyons servir de modèle à toute la flotte. Mais avant que son adoption soit devenue définitive, quelle sage lenteur, quelle prudente réserve! Quatre ports sont d'abord appelés, comme dans un concours, à satisfaire aux conditions d'un devis proposé; puis les quatre navires sortis de ce concours sont réunis, soumis à des expériences comparatives, et c'est seulement après de longues études qu'un type nouveau, celui de 220, est introduit dans la flotte.

Plus tard, en 1838, la même prudence préside à l'introduction du 320. Les premiers types, *la Gorgon* et *le Cyclops*, durent être modifiés, et l'on eut à se féliciter de ne pas les avoir reproduits avant de les avoir jugés.

Cependant l'industrie, précédant la marine militaire, avait ouvert, par des essais hardis, la voie à des constructions plus importantes. La marine militaire, entraînée dans cette voie d'agrandissement, ne s'en tint pas au *Cyclops*, et *la Dévastation* parut, construction admirable et dont nous avons déjà eu l'occasion de signaler les brillantes qualités.

La Dévastation a tenu tout ce qu'elle promettait. Aussi voyons-nous, en 1843, ce type reproduit et occupant presque exclusivement les chantiers des arsenaux anglais, avec la désignation officielle de steamers de 1re classe.

La construction des machines a suivi la même progression, et il ne sera pas sans intérêt de reproduire ici, d'après un document officiel, l'état des commandes faites par le gouvernement aux diverses usines, de 1839 jusqu'en 1843; car en Angleterre toutes les machines sont demandées à l'industrie, et les arsenaux ne possèdent que des ateliers de réparation.

En 1839, il a été demandé à l'industrie.	1565 chev. vap.
En 1840.	2100
En 1841.	1626
Et enfin, en 1842.	5445

Toutefois, on ne s'est pas arrêté à *la Dévastation*; la marine à vapeur n'a pas marqué là le terme de ses agrandissements et de ses progrès; après avoir créé successivement les trois classes que nous voyons figurer aujourd'hui, et avoir parcouru les trois périodes marquées à leur début par l'apparition du *Medea*, du *Cyclops* et de *la Dévastation*, elle aborde aujourd'hui des expériences nouvelles.

En effet, sans parler de l'effet isolé de *la Pénélope*, de 700 chevaux (1), que

(1) *La Pénélope* est une frégate ordinaire (*regular frigate*) que l'on a pourvue

l'on peut considérer comme en dehors de cette voie régulière d'accroissement, nous voyons figurer sur la liste des bâtiments en construction deux vapeurs de 800 chevaux : *le Watt* et *le Terrible*. Il est permis de douter de la réussite de ces masses géantes, de contester même en principe leur efficacité, tant que la science, en réduisant l'appareil moteur, n'aura pas fourni le moyen de l'abriter dans la partie immergée du navire. Mais la science n'a pas dit son dernier mot ; et si ce problème n'a pas encore eu de solution, on peut dès à présent pressentir qu'il n'est pas insoluble. En attendant, les lords de l'amirauté se garderont bien, le témoignage du passé en est une garantie, de faire mettre sur les chantiers d'autres bâtiments comme *le Watt* et *le Terrible*, avant qu'il soit bien établi, par des essais dûment constatés, quelle est la valeur de ces constructions nouvelles.

C'est avec cette sage mesure, mais aussi avec cette continuité raisonnée, que l'on procède en Angleterre. Il est vrai qu'il n'en a pas été toujours ainsi, et que là, comme ailleurs, on a eu d'amères et coûteuses déceptions (1) ; mais au moins on en a gardé le souvenir, et cette leçon du passé n'est pas perdue pour le présent.

Pourquoi n'avons-nous pas à signaler chez nous la même marche prudente et mesurée? Pourquoi faut-il, au contraire, accuser une précipitation qui nous fait procéder par dizaines dans des essais au moins incertains, comme si, en construction navale, nous avions le droit de croire à notre infaillibilité?

Si cette précipitation a créé pour l'avenir une situation grave, à Dieu ne plaise que notre pensée soit d'en faire retomber la responsabilité sur un corps aussi savant que dévoué, et que l'on nous envie à bon droit! Non, la responsabilité appartient au pays tout entier. Quand on veut une marine, marine à voile ou marine à vapeur, ce n'est pas seulement au moment où le besoin se fait sentir qu'il faut la vouloir ; il faut la vouloir long-temps, il faut la vouloir toujours, parce qu'en marine rien ne s'improvise, pas plus les bâtiments que les hommes.

Cette vérité est devenue banale à force d'être répétée, et cependant pourquoi se lasser de la redire, puisqu'on ne se lasse pas de la méconnaître? En 1840, on a voulu tout d'un coup une marine à vapeur ; on a voté des millions. Que ne pouvait-on aussi facilement voter des bâtiments éprouvés! Pour répondre à cette impatience, qui ne se serait pas accommodée, à coup sûr, des sages lenteurs de la prudence, qui les aurait peut-être accusées, il a fallu se hâter, mettre en chantier des navires de 450, de 540 chevaux ; couvrir les cales de nos arsenaux de constructions nouvelles et inconnues.

Dieu veuille que cette impatience, à laquelle il fallait obéir coûte que coûte, que cette précipitation, commandée alors par les circonstances, comme elle sera toujours toutes les fois qu'on se laissera surprendre, ne soit pas chèrement payée, et que nous n'ayons pas, comme autrefois l'Angleterre, nos *quarante voleurs!*

ANNEXE B.

S'il est vrai que, pour le commerce, la navigation à la voile est plus éco-

d'un appareil de 700 chevaux, après l'avoir allongée de 40 pieds. Elle a fourni ses essais sans beaucoup de succès, et fait aujourd'hui partie de la station de la côte occidentale d'Afrique.

(1) Pendant la dernière guerre, 40 vaisseaux mis à la fois en chantier se trouvèrent si mauvais, qu'on les désigna sous le nom des quarante voleurs (*forty thieves*).

nomique que la navigation à la vapeur, il n'en est pas de même pour la marine militaire.

Dans une marine militaire, les services des bâtiments à vapeur, comparés à ceux des bâtiments à voiles, sont beaucoup moins coûteux qu'on ne le croit généralement.

On va appuyer cette assertion sur l'autorité des chiffres.

La dépense d'entretien du bâtiment à vapeur à l'état d'armement se compose : de la solde, des vivres, du combustible.

On admet que le bateau à vapeur, en service actif, chauffe un jour sur cinq. Cette estimation est au-dessus de la moyenne déduite des relevés du service de la correspondance d'Afrique, le plus actif de tous les services. Il résulte en effet de ces relevés que la moyenne des jours de chauffe varie de 1 sur 5 à 1 sur 6.

Soit donc 1 jour sur 5, ou 73 jours par an le nombre des jours de chauffe.

On admet encore que la consommation moyenne du combustible est de 4 kilog. par cheval et par heure. Cette estimation est certainement suffisante, puisque, dans les circonstances de vent favorable ou de calme, l'emploi de la détente peut donner lieu à une économie notable.

Au reste, on a encore invoqué ici les documents que l'on vient de citer; ce n'est point une donnée théorique, mais un résultat purement pratique fourni par une statistique officielle.

Quant aux prix du combustible, il est d'après le prix d'adjudication :

A Cherbourg, de.	24 fr.	40 c.	le tonneau
A Alger, de.	31	90	
A Toulon, de.	32	44	
A Brest, de.	23	80	
La moyenne est de.	29 fr.	40 c.	
Soit en nombre rond.	30	»	

C'est sur cette base, et en se référant, pour la solde et les vivres, aux chiffres fournis par le budget de 1845, que l'on a dressé le tableau n° 1.

D'après ce tableau, on voit que l'entretien d'une frégate à vapeur de 450 chevaux (solde, vivres et combustible) coûte moins que celui d'une frégate à voiles de 2e rang (solde et vivres). Avec la dépense d'un vaisseau de 2e rang, on entretiendrait deux frégates de 450 chevaux, ou 3 de 320; et avec celle d'un vaisseau de 1er rang, on aurait près de 6 vapeurs de 220 chevaux capables de transporter promptement et sûrement 3,000 hommes.

Nous avons, à Toulon, une escadre de un vaisseau; elle compte en outre une frégate, 1 vapeur de 450, 1 de 220. C'est une grosse dépense. Veut-on savoir quelle force à vapeur on aurait au même prix, non pas à l'état d'immobilité, mais naviguant un jour sur cinq, c'est-à-dire employée dans un service aussi actif que celui d'Afrique? Au moyen de notre tableau, le compte est facile à faire :

On a d'abord.	1 de	450
Et.		220
Qui sont attachés à l'escadre.		
Pour un vaisseau de 1er rang, on pourrait avoir.	5	220
Et.	1	160
Pour les deux vaisseaux de 2e rang.	4	450
Pour les trois vaisseaux de 3e rang.	14	220
Et enfin pour deux vaisseaux de 4e rang.	10	160
La frégate sera comptée, si l'on veut, pour.	2	220

C'est-à-dire qu'au même prix on entretiendrait en activité de service :

5	frégates de 450 chevaux, à 1,000 hommes chacune.	5,000 h.
22	corvettes, de 220 à 250 hommes chaque.	11,000
11	vapeurs de 160 à 300 hommes.	3,300
38		19,300 h.

En tout. . . . . 38 bât.
pouvant porter près de 20,000 hommes.

Voilà ce qu'on pourrait avoir au même prix.

On prévoit ici une objection facile : on dira que le rôle d'une marine militaire ne se borne pas à des transports de troupes. Non, sans doute ; mais lorsque la vapeur apparaît avec la mission de favoriser la guerre d'invasion par mer, il est juste, il est national, de se préoccuper, en vue de la force continentale de la France, de cette importante fonction de la marine à vapeur.

Est-ce à dire qu'en temps de guerre le rôle de cette marine se bornerait à un rôle de transport, de porte-faix ?

Encore une fois, non.

Que les plus incrédules, que ceux qui, par conviction ou par intérêt, s'obstinent à nier la puissance militaire d'un vapeur, veuillent bien nous dire quelle serait l'issue d'une lutte engagée entre un vaisseau de 2[e] rang et 2 vapeurs de 450, ou bien entre ce même vaisseau et 3 vapeurs de 320, qui offrent un équivalent pour la dépense d'entretien ; qu'ils opposent à un vaisseau de 1[er] rang 6 vapeurs de 220 !

Les chances sont-elles donc tellement inégales, qu'il y ait inévitablement succès d'un côté et défaite de l'autre? On ne le croit pas. On croit que les chances seraient au moins balancées.

Le développement de cette opinion, qui compte aujourd'hui de nombreux partisans, est en dehors du cadre que l'on s'est tracé. On se borne à dire ici, d'une manière générale, et l'on espère être compris de tout le monde, qu'entre navires à voiles et navires à vapeur la force ne se compte plus par le nombre des canons ; que d'autres éléments sont entrés dans ce calcul : si le navire à voiles a pour lui le nombre de ses canons, le vapeur possède des avantages qui lui sont propres. Il est *toujours* libre d'accepter ou de refuser le combat, *tandis que, dans presque tous les cas,* il peut y contraindre son adversaire ; maître de son moteur, il peut choisir son point d'attaque et sa distance, et tandis que la masse de son adversaire offrira, aux coups bien pointés d'une artillerie puissante de calibre et d'effet un large champ de mire, il échappera, par le mode spécial d'attaque qui lui convient, à la plupart des coups de son adversaire.

Quelle que soit la solution que l'on donne à la question, c'est en ces termes qu'il faut la poser aujourd'hui ; et l'on croit qu'ainsi posée, il n'est pas nécessaire d'être marin pour la comprendre, sinon pour la juger.

Si, dans la comparaison que l'on a cherché à établir plus haut, on ne s'est pas occupé des dépenses d'entretien et de renouvellement du matériel, c'est que sur ce point on n'avait à produire que des hypothèses plus ou moins contestables. Cependant on possède une donnée empruntée à des documents officiels et que l'on croit propre à fournir un élément important de comparaison. L'expérience démontre que, dans le service d'Afrique, la durée moyenne des chaudières est de 5 à 6 ans. Or, si cette durée est admise, si l'on admet en même temps que, dans les vapeurs, le dépérissement des chaudières est une des causes les plus actives et les plus efficaces de dé-

penses, on demande si des bâtiments à voiles soumis au même service, service incessant d'été et d'hiver, soumis de plus à des chances de naufrage auxquelles échappent les vapeurs, si ces navires à voiles n'occasionneraient pas des dépenses aussi considérables pour l'entretien et le renouvellement du matériel? Il est à remarquer, d'ailleurs, que l'on diminuerait notablement la dépense résultant de l'usure des chaudières, si l'on généralisait à bord de la flotte à vapeur l'emploi des chaudières en cuivre. Outre que ces chaudières n'exigent presque pas de réparations, elles durent au moins trois fois plus que celles en tôle, et quand elles sont arrivées au terme de leur durée, les matériaux provenant de leur démolition ont conservé presque toute leur valeur.

Au reste, sur ce point, nous ne réclamons que l'égalité; mais si l'on ne croit pas devoir nous l'accorder, si l'on nous prouve que nous nous sommes trompé, nos calculs n'auront pas moins servi à démontrer notre proposition à savoir : que, dans une marine militaire, les services des bâtiments à vapeur, comparés à ceux des bâtiments à voiles, sont moins coûteux qu'on ne pense.

Si l'on avait prétendu à autre chose, si l'on avait voulu rechercher laquelle des deux marines, prise dans son ensemble, coûtait le plus à l'État, il aurait fallu tenir compte des dépenses de premier établissement, calculer la valeur première des deux matériels. Or, on n'ignore pas que, pour le matériel à vapeur, cette dépense première est plus considérable que pour le matériel à voiles. Mais qu'en doit-il résulter? Qu'en temps ordinaire la France mettra quinze ans, au lieu de dix, à mettre sa flotte à vapeur sur le pied qui lui convient : voilà tout.

Tel n'est pas le but qu'on s'est proposé; on a seulement voulu combattre des idées fausses ou exagérées, d'autant plus dangereuses qu'elles auraient naturellement pour auxiliaires les vues économiques des Chambres.

ANNEXE C.

EXPLICATION DU TABLEAU N° 3.

On a calculé, d'après des données fournies par le budget de 1845, les dépenses d'entretien en solde et vivres des navires à voiles armés, et des navires à voiles et à vapeur en commission, et l'on a trouvé qu'elle était de. . . .	18,553,618 fr.
On a calculé ensuite, d'après les mêmes données, la dépense d'entretien en solde et vivres des navires à vapeur armés; on y a joint les 18,000,000 fr. portés au même budget pour frais de combustible, et l'on a trouvé que la dépense des navires à vapeur était de.	5,517,004
TOTAL pour l'entretien des bâtiments portés au budget.	24,070,620 fr.

On a cherché quelle serait, toujours dans les mêmes conditions, la dépense d'une flotte composée d'après les idées émises dans la note précédente, et dont voici le résumé :

1° POUR LES BESOINS DE LA POLITIQUE :

Escadre ainsi composée.	1 vaisseau de 1er rang 1 — de 3e — 1 — de 4e —	3 vaisseaux de ligne,
	5 vapeurs de 450 chev. 5 — de 320 — 10 — de 220 —	20 bâtiments à vapeur.

2° STATIONS : ANTILLES ET MEXIQUE, BRÉSIL, OCÉANIE, MER DU SUD, BOURBON ET CHINE.

On n'a porté que de grandes frégates, parce que ce sont les seules qu'on puisse opposer avec succès aux nouvelles frégates anglaises, telles que *le Warspite*, *la Vindictive*, etc., armées de 50 canons de 68 et de plus de 500 hommes. . . . . 22 frégat. 1er rang.

3° MISSIONS.

Bâtiments à vapeur.	1 de 450 chevaux. 4 de 220 — 5 de 160 —	10 bâtiments à vapeur.

Bricks de 20 canons. 5

4° SERVICE LOCAL DES COLONIES, PÊCHERIES, COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE.

Canonnières, goëlettes, bâtiments de flottille. 27

Avec le temps ces 27 navires pourraient être remplacés, au même prix d'entretien et avec avantage pour le service, par 18 navires à vapeur de 120 à 80 chevaux.

5° SERVICE D'AFRIQUE : CORRESPONDANCE, TRANSPORT D'HOMMES ET DE MATÉRIEL.

Bâtiments à vapeur de 160 chevaux. 20
Corvettes de charge. 13

On obtiendrait une réduction notable sur l'entretien des corvettes de charge, en les armant commercialement.

6° SERVICE DES PORTS ET COLONIES.

Bâtiments à vapeur de 120 chevaux. 10

7° SERVICES DIVERS.

Vaisseau école 1
Bâtiments de servitude.

D'après ce projet, la dépense des bâtiments armés serait de :

15,219,107 francs pour les bâtiments à voiles.		24,135,672 francs.
8,916,565 — — vapeur.		

La dépense des bâtiments portée au budget de 1845 est de :

18,553,616 francs pour les bâtiments à voiles.		24,070,630 francs.
5,517,014 — — vapeur.		

Différence en plus au projet . . . . 65,042 francs.

NOTA. Le bâtiment à vapeur paraît être la solution la plus complète d'un problème dont on se préoccupe justement, que M. le ministre de la marine fait étudier par une commision, et que le budget de 1845 introduit dans la composition des armements. On veut parler de l'état de commission de rade,

c'est-à-dire un état intermédiaire entre l'armement et le désarmement, entre l'inactivité et le service, état qui concilie à la fois l'économie avec l'obligation d'entretenir une force navale immédiatement ou promptement disponible. A bord d'un vaisseau, il faut un équipage nombreux; l'équipage, c'est la machine, et cette machine consomme tous les jours, en rade comme en mer, à l'ancre comme à la voile. — A bord d'un vapeur, la machine, qui tient lieu d'un grand nombre de bras, ne consomme qu'autant qu'on lui demande une production de force qui, au point de vue de la rapidité, de la sûreté des communications, n'admet aucune comparaison avec la voile, en même temps qu'elle constitue un élément de puissance militaire; en rade, cette machine ne coûte rien.

C'est pourquoi, en donnant un grand développement aux armements de bâtiments à vapeur, on a cru pouvoir se dispenser d'introduire dans le projet l'état de commission.

TABLEAU N° 1.

LISTE DES BATIMENTS A VAPEUR A FLOT.

1 *L'Asmodée*, de 450 chev.
2 *Le Gomer*, idem.
3 *L'Infernal*, idem.
4 *Le Cuvier*, de 320.
5 *Le Gassendi*, de 220.
6 *Le Lavoisier*, idem.
7 *Le Pluton*, idem.
8 *Le Véloce*, idem.
9 *Le Caméléon*, idem.
10 *L'Archimède*, idem.
11 *L'Achéron*, de 160.
12 *L'Ardent*, idem.
13 *Le Cerbère*, idem.
14 *La Chimère*, idem.
15 *Le Cocyte*, idem.
16 *Le Crocodile*, idem.
17 *L'Etna*, idem.
18 *L'Euphrate*, idem.
19 *Le Fulton*, idem.
20 *Le Grégeois*, idem.
21 *Le Grondeur*, idem.
22 *Le Météore*, idem.
23 *Le Papin*, de 160 chev.
24 *Le Phaéton*, idem.
25 *Le Phare*, idem.
26 *Le Sphinx*, idem.
27 *Le Styx*, idem.
28 *Le Tartare*, idem.
29 *Le Ténare*, idem.
30 *Le Tonnerre*, idem.
31 *Le Vautour*, idem.
32 *Le Ramier*, de 150.
33 *Le Castor*, de 120.
34 *Le Brazier*, idem.
35 *Le N....*, idem.
36 *Le Flambeau*, de 80.
37 *Le Galibi*, idem.
38 *Le Voyageur*, idem.
39 *L'Erèbe*, de 60.
40 *L'Alecton*, idem.
41 *L'Fridan*, idem.
42 *Le Basilic*, de 30.
43 *Le Serpent*, idem.

LISTE DES BATIMENTS A VAPEUR EN CONSTRUCTION.

1 *Le Vauban*, de 450 chev.
2 *Le Descartes*, idem.
3 *Le Sané*, idem.
4 *Le Monge*, idem.
5 *Le Colbert*, de 320.
6 *Le Newton*, idem.
7 *Le Platon*, idem.
8 *Le Socrate*, idem.
9 *Le Roland*, idem.
10 *Le Cassini*, de 220 chev.
11 *Le Titan*, idem.
12 *Le Coligny*, idem.
13 *N....*, idem, en fer.
14 *Le Chaptal*, idem.
15 *Le Brandon*, de 160.
16 *Le Solon*, idem, en fer.
17 *La Salamandre*, de 80, en fer.
18 *L'Anacréon*, idem.

TABLEAU N° 2.

DÉPENSES D'ENTRETIEN ANNUEL DE CHAQUE ESPÈCE DE NAVIRES.

VAISSEAUX.	EFFECTIF.	SOLDE ANNUELLE.	VIVRES.	COMBUSTIBLE.	TOTAL.
1er rang.	1087	491,665 fr.	347,954 fr.		839,619 fr.
2e —	916	421,681	292,896		714,577
3e —	860	392,977	275,290		668,267
4e —	677	327,672	216,711		544,383
FRÉGATES.					
1er rang.	513	254,623	164,213		418,836
2e —	442	225,370	141,486		366,856
3e —	311	177,971	99,552		277,524
VAPEURS.					
450 chev.	303	166,088	96,991	94,608 fr.	357,688
320 —	191	107,946	61,140	67,276	236,362
220 —	100	69,081	32,010	46,252	147,344
160 —	74	50,771	23,687	33,638	108,097
120 —	50	41,102	16,005	25,228	82,336

La dépense en combustible est calculée sur le pied de 30 fr. par tonneau, et d'une consommation de 4 kil. par heure et par cheval, le nombre des jours de chauffe étant de 1 sur 5.

TABLEAU N° 3.

BATIMENTS A VOILES.

		SOLDE ET VIVRES.
3 vaisseaux	1 vaisseau de 1er rang.	639,619 fr.
	1 — de 2e.	868,267
	1 — de 3e.	544,383
22	frégates de 1er rang.	9,214,392
5	bricks de 20 canons.	517,453
5	canonnières.	272,510
7	goëlettes, cutters, etc.	414,612
15	bâtiments de flottille.	607,453
13	corvettes de charge.	1,658,455
1	vaisseau école.	199,310
	Bâtiments de servitude.	282,653
71	— La dépense d'entretien pour les 71 bâtiments à voiles du projet se monterait à la somme de.	15,219,107
	Le total des crédits demandés au budget de 1845 pour les bâtiments à voiles se monte à.	18,553,616
	Différence en moins au projet.	3,334,509 fr

BATIMENTS A VAPEUR.

				SOLDE, VIVRES ET COMBUSTIBLES.
5	bâtiments	de 450 chevaux.	Escadre.	1,788,440 fr.
5	—	de 320		1,181,815
10	—	de 220		1,473,446
1	—	de 450	Missions.	357,688
4	—	de 220		589,376
5	—	de 160		540,486
20	—	de 160	Service d'Algérie.	2,161,954
10	—	de 120	Service des ports et colonies.	823,360

60 — Entretien des 60 bâtiments à vapeur portés au projet. 8,916,565

Total des crédits demandés en 1845 pour les bâtiments à vapeur. 5,516,612

Différence en plus au projet. . . . . . . 3,399,953 fr.

Nota. Les 12 canonnières, goëlettes et cutters, qui figurent au projet, coûteront. . . . . 687,122 fr.

Les 15 bâtiments de flottille. 607,453

Ensemble. 1,294,575

On pourrait tenir armés, au même prix, 18 bâtiments à vapeur : à savoir, 8 de 120 chevaux, coûtant. . . . . . . 658,688 fr.

Et 10 de 80 chevaux, coûtant. 625,050

Ensemble. 1,283,738

Le coût des 10 bâtiments à vapeur de 80 chevaux a été calculé sur le pied de 40 hommes d'équipage.

TABLEAU N° 4.

EXTRAIT DU *NAVY-ESTIMATES* POUR L'ANNÉE 1844-5.

FONDS VOTÉS SPÉCIALEMENT POUR BATEAUX A VAPEUR.

Charbon de terre pour bateaux à vapeur.. . . . . . . 2,760,887 fr.

Achat de machines à vapeur. 5,796,000

Construction de navires à vapeur en fer. 190,440

Construction de steamers en bois, confondue avec les dépenses du reste de la flotte. . . . . »

Woolwich. — Réparations de machines à vapeur, construction de chaudières, augmentation des ateliers de réparation, bassin d'échouage pour les steamers, solde d'ouvriers à l'atelier des machines. 2,142,000

Portsmouth. — Un bassin nouveau pour recevoir les bateaux à vapeur. 756,000

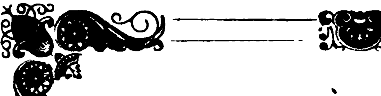
Plymouth. — Un nouveau bassin pour bateaux à vapeur. 756,000

Malte. — Un nouveau bassin de radoub; un quai et un magasin pour fournir promptement leur charbon aux steamers. 76,409

Allocations et encouragements à des compagnies, pour service de correspondance pour steamers. 10,489,928

22,967,664 fr.

IMPRIMÉ PAR BÉTHUNE ET PLON, A PARIS.




Chez Abel Ledoux, libraire-éditeur, à Paris,

HISTOIRE
MARITIME
DE FRANCE ET DES COLONIES,

DEPUIS LES TEMPS ANCIENS JUSQU'A NOS JOURS,

Par LÉON GUÉRIN.

2 volumes grand in-8°, ornés de 31 belles gravures en taille-douce,

d'après les dessins

DE MM. GUDIN, ISABEY, TONY JOHANNOT, MARKL, RAFFET

Prix, broché : 20 fr.

IMPRIMÉ PAR BÉTHUNE ET PLON, A PARIS.




5

Commandant PICARD-DESTELAN

NOTRE MARINE

— UN FRANC —



PARIS
P.-V. STOCK, ÉDITEUR
(Ancienne librairie TRESSE et STOCK)
8, 9, 10, 11, GALERIE DU THÉATRE-FRANÇAIS
PALAIS-ROYAL

1897

Commandant PICARD-DESTELAN

NOTRE MARINE



PARIS

P.-V. STOCK, ÉDITEUR

(Ancienne librairie TRESSE et STOCK)

8, 9, 10, 11, GALERIE DU THÉATRE-FRANÇAIS

PALAIS-ROYAL

1897

NOTRE MARINE

Je voudrais faire connaître ce que l'étranger pense de nous, puisqu'il semble que nous n'ayons plus la force de nous reconnaître nous-mêmes, dans la nuit qui nous entoure et nous empêche de retrouver la vraie voie de la politique de la France. Nous avons perdu notre orientation extérieure, et, à l'intérieur, nous sommes bien plus encore peut-être dans la nuit. Nous errons à l'aventure, d'un parti à l'autre, avec notre République sans Constitution.

Je parlerai, tout d'abord, de la Marine, car elle est liée au passé glorieux et à la véritable politique extérieure de la France!

La République ne peut prendre un nouvel essor, dans le monde, que par sa marine. Elle ne doit pas s'arrêter aux illusions de nos diplomates. C'est sa marine de commerce, plus encore même que sa marine de guerre, qui doit appeler toute son attention! Si la France était assez habile pour reprendre

l'avance sur les autres marines du monde, elle redeviendrait la grande nation!... Si elle hésite, si elle se laisse devancer encore, elle est perdue sans retour! Elle tombera au rang de l'Espagne qui a découvert et conquis des mondes pour les livrer, comme nous, à l'exploitation de l'Angleterre.

« La France, dit un historien anglais, que cite M. Crozal dans ses lectures historiques sur l'ancien régime, perdit le monde maritime, parce qu'elle a toujours été partagée entre une politique d'expansion coloniale et une politique de conquête européenne : si nous comparons ensemble les sept grandes guerres de 1688 à 1815 nous sommes frappés de ce fait : qu'elles sont pour la France des guerres doubles. Elles ont, d'un côté, l'aspect d'une guerre entre l'Angleterre et la France, de l'autre, l'aspect d'une grande guerre entre la France et l'Allemagne.

« C'est la double politique de la France qui cause ce double conflit, et c'est la France qui en souffre.

« L'Angleterre n'a souvent qu'un seul but, tandis que la France poursuit deux guerres à la fois, avec deux buts distincts.

« Quand Chatam disait qu'il allait conquérir l'Amérique en Allemagne, il montrait qu'il se rendait

compte de l'erreur que commettait la France en divisant ses forces; il comprenait qu'en aidant Frédéric de subsides il forcerait la France à s'épuiser en Allemagne, pendant que ses possessions d'Amérique tomberaient entre ses mains.

« De même, Napoléon est partagé entre le Nouveau-Monde et l'Ancien. Il aurait voulu humilier l'Angleterre, il aurait voulu réparer les pertes que son pays avait faites dans les colonies et dans l'Inde. Mais il s'est trouvé conquérir l'Allemagne, et, à la fin, envahir la Russie. Sa consolation est qu'à travers l'Allemagne il pensait frapper le commerce anglais et qu'à travers la Russie, il espérait peut-être se frayer le chemin de l'Inde.

« L'Angleterre ne s'est pas laissé partager ainsi entre deux buts. Ses intérêts ne sont que faiblement engagés dans le système européen depuis qu'elle a évacué la France au xve siècle; elle n'a jamais vécu en guerre chronique avec ses voisins. Elle n'a pas convoité la couronne impériale, ni garanti le traité de Westphalie.

« Quand Napoléon, par le blocus continental, lui ferma l'Europe, elle montra qu'elle pouvait vivre sans l'Europe. Aussi a-t-elle toujours eu les mains libres, tandis que le commerce attirait invinciblement ses pensées dans la direction du Nouveau-Monde.

« A la longue, cet avantage a été décisif. Elle n'a

pas eu à maintenir sa suprématie en Europe comme l'Espagne et la France.

« D'autre part, elle n'a pas eu à résister à une telle suprématie dans un combat mortel sur son propre territoire, comme la Hollande, le Portugal et même l'Espagne ont été forcés de le faire.

« Aussi, rien n'a interrompu ses progrès, et rien n'est intervenu pour l'arracher à ses préoccupations pacifiques de progrès colonial. En un mot, parmi les cinq Etats en compétition pour le Nouveau-Monde, le succès a couronné les efforts de celui qui a, non pas montré, dès le début, la plus grande vocation pour la colonisation, ni surpassé les autres en audace, mais qui s'est laissé le moins empêtrer dans les complications de l'Ancien Monde. »

Quelle leçon de politique pratique nous donne cet historien anglais. Puisse-t-il nous convaincre!

Nos malheurs de 1870 seraient réparables si la France adoptait enfin une politique d'intérêts et non d'enthousiasme.

La République compte sur l'alliance russe, elle ne devrait compter que sur elle-même, et, au lieu de donner son argent à l'étranger, elle devrait le consacrer à sa prospérité commerciale et industrielle et comprendre que c'est pour avoir accepté la lutte sur terre et sur mer qu'elle a été vaincue.

Dans un pays libre, il n'y a pas de secrets d'Etat.

L'alliance russe n'existe peut-être que dans les illusions de notre diplomatie et dans celles du pouvoir exécutif!

Mais, quand bien même elle existerait, elle ne doit pas nous détourner de nos efforts pour être toujours prêts, en devançant même les nations rivales.

Une révolution s'impose en marine. On la retarde... mais on ne l'évitera pas!

C'est cette question que je traiterai comme marin, en ne m'inspirant que de mon patriotisme.

La politique de la France dépend d'ailleurs de la situation de sa flotte de guerre et de commerce.

LES NAVIRES DE DEMAIN

> Si l'on trouvait un type de navires filant 35 nœuds, on ne construirait plus de cuirassés.

Il y a trente-sept ans, à l'époque où nous faisions notre entrée dans la marine, on prouvait mathématiquement, aussi bien à l'Ecole polytechnique qu'à l'Ecole navale, qu'un navire ne pouvait pas dépasser la vitesse de 15 nœuds. Actuellement, on construit de légers bâtiments dont la portée ne peut s'étendre bien loin de leur point de départ, et à bord desquels la vie, j'en conviens, n'a rien de bien enviable, mais dont la vitesse est le double de ce que nos doctes professeurs d'analytique nous avaient fixé comme la limite du possible : ce qui prouve que la science est en progrès et que les vérités mathématiques d'hier ne représentaient, en fait, que de puériles erreurs !

Nous avons des torpilleurs qui filent 30 nœuds, et nous aurons, très prochainement, j'en ai la con-

1.

viction, de grands navires qui fileront 40 nœuds, et les incrédules d'hier deviendront les plus enthousiastes demain, à la vue d'un navire à carènes multiples, roulantes, actionnées par plusieurs milliers de chevaux-vapeur.

Cette apparition provoquera, le lendemain, une révolution dans l'art naval.

La pensée humaine est comme la goutte d'eau : elle ne produit d'effet qu'à la longue ! Il ne suffit pas de poursuivre une idée juste... il faut la faire adopter par les puissants du jour qui, souvent, sont les plus intéressés à ne rien changer et retardent, de parti pris, les évolutions du progrès. Il faut, en un mot, convaincre, en détruisant les errements du passé. Là est la difficulté !

Notre génération de marins a déjà assisté à de bien grandes transformations dans le matériel naval... Elle voudrait s'arrêter !... La plus importante est à la veille de s'accomplir !

Il est impossible de ne pas s'intéresser, il est impossible de ne pas croire à la réussite d'un navire dont toutes les parties concourent directement ou indirectement à la locomotion.

Assurément, les roues immergées des navires roulants n'ont rien de comparable, comme frottement ni comme roulement, à celles d'une locomotive sur des rails... Il reste toujours, quoi qu'on fasse, la résistance de l'eau à vaincre. En faisant

tourner des roues, non garnies de palettes, on ne les fait pas avancer. Il faut un nouvel effort pour pénétrer dans la masse liquide...

Mais un navire, *dont toutes les parties sont utilisées à la locomotion*, c'est la pensée géniale des bateaux roulants, est un navire destiné à dépasser tous les autres... Et tout est là !...

Le principe du navire à flotteurs tournants est une idée féconde qui appartient à la France et que la France ne laissera pas passer à l'étranger !

Le paquebot-poste à grande vitesse, l'éclaireur de course, qui sortiront prochainement, nous n'en doutons pas, des arsenaux maritimes ou des chantiers de construction de l'industrie privée, différeront quelque peu du petit navire qui nous a paru énorme dans la Seine, devant Saint-Denis, et qui ne serait qu'une noyade si on le livrait tel quel à la grande houle du large ! Ce n'est pas le navire destiné à se rendre du Havre à New-York et à remplacer la *Bourgogne* et les navires allemands, qui viennent nous faire concurrence jusque dans nos rades de guerre ; mais ce petit navire, malgré ses imperfections, malgré les dangers auxquels il exposerait ses constructeurs, s'ils se laissaient surprendre à la mer par le mauvais temps, représente déjà un immense effort d'énergie, de volonté, et

c'est à ce point de vue que nous l'admirons. Certes, les personnes qui ont apporté, en confiance, une partie de leur fortune pour la réalisation de ce type de navire étrange, livré aux quolibets de tant d'incrédules et d'ignorants, ont bien mérité de la reconnaissance de leurs concitoyens.

Le Gouvernement ne les a guère encouragées... jusqu'à présent... — Il les encouragera, peut-être, demain! — Le succès de l'entreprise ne peut être assuré qu'avec l'aide des pouvoirs publics.

Les Allemands viennent prendre avec leurs grands paquebots transatlantiques, leurs passagers en France. Pourquoi n'irions-nous pas en prendre chez eux! Nous n'osons rien, et, devant l'Italie, elle-même, nous avons consenti à des compromissions qui favorisent sa navigation commerciale au détriment de la nôtre.

Les pavillons de l'Angleterre et de l'Allemagne se trouvent représentés devant notre pavillon de France, dans nos eaux territoriales, aux colonies, dans la proportion de trente contre un. Le mal est grand! Il faudrait une révolution dans l'art naval pour nous faire reprendre l'avantage. Nous devons la préconiser!

Les navires à carènes multiples, les paquebots-poste atteignant 35 et 40 nœuds, peut-être, produiront-ils cette révolution?

— Je le crois!

Cependant, il y a un inconvénient inhérent au système, c'est la limite très restreinte du chargement du navire. Si ces bâtiments, quelque rapides qu'ils soient, ne peuvent prendre que quatre ou cinq jours de combustibles, même les plus grands, leur utilisation se réduit à de courtes traversées. A cela, je répondrai, tout d'abord, qu'on utilisera bientôt des agents de force motrice moins encombrants et moins lourds que le charbon. J'ajouterai que tous les ports du monde, même ceux de Chine, sont ouverts indistinctement à toutes les nations, et que si l'Angleterre a su se réserver les points d'escale les plus importants échelonnés sur toutes les lignes de navigation du globe, la France y a partout des représentants pour protéger son commerce et donner à ses navires les mêmes droits, les mêmes libertés d'ancrage et de séjour que les Anglais trouvent dans nos ports de France.

Il sera fort rare, désormais, qu'avec des vitesses de 35 nœuds, on reste plus de quatre jours à la mer, sans relâcher.

Partant de Marseille, on ira en Corse en quatre heures ; à Alger, en douze heures ; à Athènes, en deux jours ; à Constantinople, à Port-Saïd ou à Alexandrie, en deux jours et demi, en admettant que, dans ces traversées, on ne fasse escale nulle part... Pourquoi ne s'arrêterait-on pas en chemin ? Quand on part de France pour l'Orient ou qu'on en revient,

un navire doit toujours passer par le cap Corse. Il évite le mistral qui souffle souvent avec fureur, et navigue en eau calme dans la mer Tyrrhénienne, soit que le vent de Nord-Ouest fasse rage dans le golfe de Lion ou que le vent d'Est se déchaîne dans l'Adriatique. Sa navigation est rapide, tranquille, protégée, d'un côté, par les Apennins, de l'autre, par la Corse et la Sardaigne.

Pourquoi tous nos paquebots ne relâcheraient-ils pas une demi-heure en Corse... Et, au lieu de passer par le détroit de Messine, pourquoi ne relâcheraient-ils pas, à l'avenir une heure à Bizerte, desservant ainsi la Tunisie et l'Algérie? Bizerte détrônera Malte!

De là, ils se dirigeraient soit sur le Pirée et Constantinople, ou sur Alexandrie et Port-Saïd.

Il ne suffit pas de faire des traversées très rapides, il faut les rendre productives!

Les hommes du Gouvernement préfèrent, d'ordinaire, la flatterie aux conseils... Mais, en France, il n'y a guère de Gouvernement! Il n'y a que l'opinion publique! D'ailleurs, un Gouvernement, quel qu'il soit, fût-il une monarchie héréditaire ou une République, n'agit jamais que par la poussée du peuple, ou sous la pression des intérêts généraux qui le guident pour la prospérité du commerce et de l'industrie. L'Angleterre n'aurait pas dépensé des sommes énormes à Gibraltar, à Malte, à Périm,

à Aden, à Ceylan, à Singapoore, à Hong-Kong, transformant des rochers incultes en des colonies florissantes, si elle n'y avait pas été poussée par les exigences de son commerce maritime, qu'elle a si heureusement guidé et protégé.

Le canal de Suez n'appartient pas encore tout à fait à l'Angleterre, et, si Périm, Aden, Ceylan, Singapoore lui appartiennent, ces escales de la route des Indes et de la Chine, rien ne saurait nous empêcher, quand nous voudrons cesser d'être tributaires de notre éternelle rivale, de posséder, nous-mêmes, des dépôts de charbon, des points de relâche exactement sur les mêmes lignes de navigation.

Dans la mer Rouge, dans le détroit de Malacca, ce ne sont pas les îlots déserts, inhabités, qui manquent! A qui appartiennent-ils? Nul ne le sait au juste. Des sociétés, en tous cas, peuvent les acheter, si on découvre leur véritable propriétaire. Nos agents à l'étranger peuvent obtenir la concession de points pour lesquels nous n'aurions que le choix, soit de l'Iman de Mascate qui passe pour posséder les îlots de la mer Rouge, soit d'un des princes Malais protégés par la Hollande, dans le détroit de Malacca... En cas de difficultés on prend et on paie!... Un phare est vite construit, un dépôt de charbon est promptement constitué et la possession d'une île abandonnée est ainsi justifiée,

au point de vue international, au point de vue du droit des navigateurs. Nous possédons d'ailleurs à la sortie de la mer Rouge, deux îlots, les Frères, sur lesquels nous aurions mieux fait de nous établir que d'occuper Obock! A la sortie du détroit de Malacca, les îles Anambras se trouvent sur la route de Chine, autant que Singapoore.

On trouve tout naturel de changer de train quand on voyage sur terre. Pourquoi ne changerait-on pas de paquebot quand on va à trois mille lieues? En sortant de la Méditerranée... ou de la mer Rouge, soit qu'on aille en Amérique ou aux Indes et en Chine, ou qu'on prenne la ligne d'Australie qui conduit à Madagascar, pourquoi ne traverserait-on pas l'Atlantique ou l'Océan Indien sur les grands paquebots actuels faits pour remonter les Moussons, si terribles à certaines époques, ou affronter les grosses mers de l'Atlantique, avec des chargements considérables.

Il suffit de bien vouloir pour réussir! Des marins excellents dans la Méditerranée, dans la mer Rouge ne conviennent pas au grand Océan Indien!

Nous voulons changer le monde, nous disent les officiers trop intéressés à la continuation des fatals errements du passé, pour que leur opposition nous arrête!... Nous voulons renverser des idées reçues,

auxquelles sont liées des habitudes invétérées! Ainsi, n'est-il pas admis, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours, que l'arrière d'un navire est la place d'honneur... Assurément, à bord d'un navire à voiles, cette place se justifiait par le bien-être relatif qu'on éprouvait pendant les gros temps, comparé aux mouvements désordonnés de l'avant du navire qui soulèvent le cœur des plus aguerris aux secousses du tangage!... Mais à bord d'un navire à hélice, c'est la place intenable par tous les temps... C'est toujours là, cependant, que sont les logements du commandant, et, malgré des apparences de luxe et de confort, c'est lui le plus mal logé du bord! Pas un mouvement de barre qu'il n'entende! En général, nos ingénieurs nous mettent la drosse en fer, juste au-dessus de notre couchette, et, comme à la mer, la barre est toujours en mouvement, c'est un bruit de chaînes continuel. Le commandant l'entend de jour et de nuit, il ne peut ni travailler ni dormir... Mais il est à l'honneur!...

Quand on paraît sur le gaillard d'arrière, on salue. C'est le salut au pavillon. Mais pourquoi ne mettrait-on pas les couleurs nationales, à la proue, ou au mât du milieu au lieu de les mettre à la poupe, si le milieu du navire devient la place d'honneur, on les saluerait aussi bien là que derrière! Le respect au pavillon, c'est ce qui nous

unit... Rien ne saurait être négligé pour le maintenir. Le matelot porte à la main, son bonnet, quand il monte sur le pont. L'officier salue. C'est une habitude invétérée, et, celle-là, j'espère, ne changera jamais. C'est ce qui faisait dire à Edmond About que si l'étiquette était bannie de ce monde, on la retrouverait sur le pont d'un navire de guerre.

Ces observations font sourire!... Il faudra plusieurs révolutions pour les faire adopter!

Nous devons à l'Amérique l'adoption des cuirassés dans nos flottes de combat. Les États-Unis, dans leur guerre si terrible entre les États du Nord et ceux du Sud, avaient besoin de « forceurs de blocus ». Qu'en avons-nous besoin? Il nous faut des navires de haut vol, des navires de course. Nous n'avons pas la prétention, je suppose, d'aller embosser nos cuirassés à l'entrée de la Tamise ou dans le canal de Kiel. Il nous faut des éclaireurs rapides, plus rapides que ceux des autres nations, et des paquebots mieux aménagés et marchant plus vite que les leurs.

Chaque année, une partie du budget de la marine est absorbée pour réparer les erreurs de conception du Conseil des travaux. Celui-ci leur a donné l'estampille officielle d'infaillibilité! La direction des constructions navales se trouve ainsi toujours à couvert par l'approbation des

amiraux, qui décident de nos destinées. Ceux-ci se tiennent plus souvent rue Royale qu'à la mer, ou dans les ports, et sont fort ennemis, en principe, chacun le sait, de toute innovation.

Le reproche, devant les Chambres, d'un navire manqué, d'un effort infructueux, n'est pas ce qui pourrait arrêter un moment le Ministre de la marine. En réalité, il n'est pas absolument libre lui-même. Il est bridé par les conseils techniques de l'administration, par les mille impedimenta qui annulent, en fait, son initiative et ses responsabilités. Aussi arrive-t-il souvent, qu'à la rue Royale comme dans les autres Ministères, les idées écloses en France y sont d'abord dédaignées, mais reparaissent, plus tard, après avoir fait le tour du monde et enrichi l'étranger!

S'élever contre une pareille tradition, c'est se briser fatalement!... Il y a eu cependant quelques exceptions! Un ingénieur, Dupuy de Lôme; un artilleur, Treuil de Beaulieu, ont marqué les deux plus grands progrès de notre marine dans les transformations de nos constructions navales et de notre artillerie. Elles nous auraient permis, à deux époques différentes, de nous opposer aux empiètements de l'Angleterre. Nous avons été les premiers à adopter la poudre sans fumée, ce qui nous donnait un tel avantage que nous aurions pu un moment reconquérir, par la force, l'Alsace-Lor-

raine. Ce moment est passé et ne reviendra plus !... d'ici longtemps. Il faudrait d'abord que la France sortît de sa léthargie et changeât bien des choses de sa politique intérieure !... Mais l'humanité tend à la paix !... du moins ce sont les nations de la vieille Europe qui le disent, en se partageant ce qui leur paraît utilisable dans les anciens continents.

Si je me laisse entraîner à ces considérations de politique générale à propos des navires de demain, c'est que la politique extérieure d'un pays, sa fortune, se trouvent intimement liées, on ne saurait trop le montrer, à la situation de ses flottes de guerre et de commerce.

Il faut à la France une marine nouvelle. Il faut sortir des vieux errements ! Je crois sincèrement que les navires à carènes mobiles, multiples, sur deux rangs de rouleurs, s'ils sont « mis au point », s'ils sont complétés par les progrès de la science industrielle, produiront une révolution complète dans l'art naval.

Je ne suis pas né prophète — mais je suis marin, et j'estime, comme patriote, que ce serait un immense malheur si la France se laissait devancer par l'Amérique, par l'Angleterre !

Je sais, d'avance, les objections que soulèveront certains officiers, des amiraux surtout, dont

la pensée n'a pas devancé le siècle!... Les uns sont membres de cette commission d'armement, dont les travaux sont éternels, pour fixer les quantités de matières consommables et les objets d'armement d'un navire.

L'adoption d'un type de bâtiment aussi nouveau pour eux et aussi étrange, si peu assimilable aux autres bâtiments de la flotte, va créer des difficultés qui leur paraissent insurmontables, au point de vue administratif. Ce sont de nouvelles feuilles d'armement à établir. Et puis, chose encore plus grave!... Ces bâtiments rapides sont faits pour agir isolément! Et ces officiers d'avenir verraient s'évanouir avec désespoir la pensée de commander, un jour, des divisions de navires, des escadres, d'avoir à leur tour les honneurs d'une musique jouant pendant leurs repas et permettant de donner des bals à bord..... Ces perspectives sont navrantes, quand on a consacré toute une vie pour en arriver là!...

— Où mettrez-vous vos chaînes, vos ancres, vos embarcations? — Où sera la cale à filin, la cale à eau, la cale à vin?

Jusqu'à présent, il a été admis qu'un navire de guerre ne pouvait naviguer s'il n'avait 2 ancres de bossoir, 2 ancres de veille, 32 maillons de chaîne, plusieurs ancres à jet, des grappins, des câbles-chaînes et des grelins.

Quant aux embarcations, on ne les compte pas : l'amiral et le commandant ont chacun un canot et une baleinière, l'officier en second une baleinière, l'état-major un canot; puis viennent les canots de service, le canot à vapeur, la vedette, la chaloupe, le grand canot, le youyou et les plates!

— Où mettrez-vous tout cela?...

— Nous laisserons tout à terre... ou presque tout.

En vérité, à quoi bon un tel luxe d'embarcations?... Et quelle inutilité, pour un navire qui navigue comme un paquebot, que ces ancres et ces chaînes! Il n'y a pas une rade où l'on ne trouve un coffre pour s'amarrer, en admettant qu'on ne s'amarre pas bord au quai. On ne mouille plus, qu'à de très rares exceptions près! Il suffit d'une ancre et d'un bout de chaîne.

Il suffit de deux vedettes, de deux baleinières.

Un navire, je le répète, dans les circonstances actuelles de la navigation, ne laisse plus tomber une ancre au fond, n'amène pas une embarcation, à moins que ce ne soit pour sauver un homme tombé à la mer, ce qui arrive de plus en plus rarement à bord des navires à vapeur. Partout où on arrive, on est signalé, attendu, on n'a besoin ni d'ancres pour prendre son mouillage, ni d'embarcations pour assurer ses communications avec la terre.

La marine actuelle a continué longtemps, en dépit de nos efforts, les traditions de la marine à voiles.

C'est toujours un déchirement de briser avec le passé! On conçoit les répugnances, les luttes de nos vieux officiers. Ils subissent le progrès, mais ne le dirigent pas! Il faut cependant précéder son temps, pour prétendre à le diriger! Mais il arrive, trop souvent, que l'honneur de conduire des hommes n'échoit qu'à ceux qui sont, par nature, ou par intérêt, les plus réfractaires ou les plus opposés à toute innovation. C'est dans la pensée de modifier et d'éclairer l'esprit de routine de la rue Royale, que M. Lockroy a voulu fonder une école supérieure de guerre pour la marine. Mais le Ministre a manqué son but, en cédant aux vues ambitieuses d'un officier qui a trop longtemps spéculé sur la bêtise humaine, sur l'ignorance du pays et de politiciens d'aventure, sur toutes les questions maritimes, pour n'en avoir pas lassé, même, ses anciens amis!

Doter la marine d'une Ecole supérieure d'état-major, comme celle de l'armée, dans l'opinion de M. Lockroy, c'était fonder une marine de progrès. M. Lockroy n'est pas un marin; il a cédé sans comprendre!

La guerre avait ses officiers d'état-major, sortant d'une Ecole spéciale, pourquoi la marine

n'avait-elle pas les siens?... Avec cette manie d'assimiler des situations qui ne se ressemblent pas, on arrive à des conceptions ridicules et fort coûteuses, mais elles ont l'assentiment des contribuables! Ils ne demandent qu'à payer, pourvu qu'on leur laisse l'illusion de croire à l'utilité de ce qu'on leur demande. Et, cette fois, ils avaient cru comprendre que la création d'une Ecole supérieure de guerre pour la marine serait féconde en résultats. Mais, une fois encore, on a abusé de leur crédulité et de leur confiance. Quel besoin avons-nous de former des états-majors d'escadres?... Ce ne sont pas les aides de camp qui commandent une flotte! En réalité, ils ne servent à rien, qu'à *tout* compliquer, en se mettant à la place de ceux qui agissent réellement. Mais on retrouve les officiers de quart, les vrais quand il s'agit de faire retomber sur quelqu'un la responsabilité d'une maladresse commise. Si les navires de l'amiral Gervais se sont jetés à la côte, en rade de la Badine, c'est le capitaine de pavillon du vaisseau-amiral qui, seul, a été blâmé! Il n'avait fait qu'exécuter l'ordre qu'on lui avait donné; il s'est bien gardé de protester, le malheureux! On raconte que la grande Catherine de Russie s'oublia un jour en faisant la révérence. Un de ses officiers d'ordonnance, bien avisé, prit à son compte le faux bruit de sa Souveraine. Le premier jour, il fut honni et conspué;

mais, peu de temps après, il fut comblé d'honneurs et devint le premier favori de l'Impératrice. Voilà l'utilité d'un officier d'ordonnance! Mais la passerelle d'un navire n'a pas les mêmes exigences d'étiquette qu'une Cour souveraine, et, à la mer, près d'une côte, les faux mouvements d'un vaisseau-amiral sont graves de conséquences!

Dans la marine anglaise, un amiral n'a qu'un seul aide de camp, et il suffit.

L'utilité des nombreux états-majors, incontestable dans l'armée, près d'un commandant en chef, n'a aucune raison d'être dans une armée navale.

La seule réforme pour laquelle le ministre de la marine tenait à laisser trace de son passage, était cette École supérieure, par laquelle auraient dû, tout d'abord, passer les futurs ministres et le cadre entier des officiers généraux, de ceux qui n'ont jamais rien approfondi, et qui, quelquefois, sont plus ignorants qu'un canonnier ou qu'un torpilleur de nouvelle formation; la plupart d'entre eux n'ont étudié la tactique navale qu'au point de vue de l'avancement, et ne connaissent de la politique de la France que celle des couloirs de la rue Royale.

Il est admis que les matelots et les sous-officiers de spécialités retournent à l'école pour renouveler leurs brevets, et être à la hauteur des responsabi-

lités qui leur incombent. La plupart de nos amiraux n'ont même jamais été brevetés dans une spécialité quelconque. Ils ne peuvent avoir la science infuse.

Tout ce qu'on peut leur demander, ce sont des idées générales justes, inspirées du progrès et planant sur tous les rouages usés de notre marine. Une École supérieure se justifierait plutôt aujourd'hui pour y faire passer les officiers généraux et les officiers supérieurs de l'arme. On n'y enseignerait que les choses les plus élémentaires!

Le but de l'institution d'une École supérieure a dévié, et n'a servi, je le répète, qu'à servir l'ambition d'un amiral opportuniste.

Mais je reviens au principe des navires à grande vitesse.

... Ces navires à carènes multiples ne peuvent être protégés!... ajoutent encore leurs détracteurs, inaccessibles à toute idée de progrès.

— Le torpilleur est-il destiné à porter une cuirasse?...

— Le cuirassé a sa raison d'être pour bombarder, même pour combattre. Une puissance maritime et coloniale doit en avoir.

C'est un cuirassé, avec sa grosse artillerie, qui nous a assuré la victoire dans des circonstances

que je demande la permission de rappeler. Le 23 août 1884, la *Triomphante*, commandée par le commandant Baux, rallia le pavillon de l'amiral Courbet, en rade de Pagoda, devant Fou-Tchéou, au moment où le signal d'ouvrir le feu sur la flotte chinoise s'amenait du grand mât du *Volta*. Ce cuirassé ne put prendre part au combat naval, car son grand tirant d'eau l'empêchait de s'avancer pour poursuivre les canonnières ennemies; mais il assura la sortie de la rivière Min, en bombardant, en bouleversant de fond en comble tous les ouvrages casematés qui défendaient le fleuve et contre lesquels les projectiles de nos canonnières restaient sans effet; grâce à la *Triomphante*, la flotte de l'amiral Courbet sortit victorieuse, sans avoir perdu un seul navire.

Mais, ce n'est pas le combat de ligne à la mer, qui doit, désormais, décider de la grandeur et de la prospérité de la France. Celle-ci ne doit pas l'ignorer !

En Angleterre, tout le monde est marin; en France, je dirais presque que personne ne l'est... au point de vue, tout au moins de la représentation nationale... ce qui explique la raison pour laquelle le sénateur Barbey a été désigné par deux fois ministre de la marine. M. Barbey avait abandonné ses épaulettes d'enseigne de vaisseau pour se consacrer à une industrie lucrative que tout le

monde connaît..., fort honorable, mais qui n'a aucun rapport avec la marine. Cependant, le pays satisfait s'en rapportait avec confiance à la compétence de cet élu du suffrage restreint. C'était un ancien marin! ce titre suffisait.

Aujourd'hui, c'est l'amiral Besnard, assisté de l'amiral Sallandrouze de la Mornaix, qui continue la tradition des Barbey et des Duperré. Elle consiste à abuser de l'ignorance du Parlement, sur toutes les questions maritimes, et de lui inspirer une confiance qu'ils ne partagent pas... A quoi bon inquiéter!

Eh bien! au risque d'étonner et de déplaire, je montrerai la vérité :

Nous n'avons qu'une marine de parade, aussi incapable de soutenir le combat de ligne contre les flottes de la triple ou de la quadruple alliance, que de poursuivre leurs navires de commerce.

On n'a jamais songé sérieusement, dans les hautes sphères du ministère de la marine, aux conséquences immédiates d'un conflit avec l'Angleterre. Nos flottes iront-elles s'exposer à un nouveau combat de la Hougue? Ce serait de la folie. Avec les unités de combat dont la marine de France dispose dans le Nord, la lutte est impossible. Nos navires seraient un contre six, contre dix peut-être!

Rien de sérieux n'a été fait pour la défense des

côtes, et, le lendemain d'une déclaration de guerre, il ne resterait au Ministre de la rue Royale, que la douloureuse mission d'aller annoncer aux Chambres que, devant la supériorité des flottes combinées de l'ennemi, nos navires n'ont pas accepté le combat, que Cherbourg est bombardé, que nos ports de commerce sont menacés..., si l'ennemi n'a pas déjà pris pied sur un des points du territoire de la France!

Je ne voudrais pas donner une note trop sombre à ce tableau! Il m'est impossible, cependant, d'en atténuer les teintes, au point d'accentuer encore des illusions. Nous avons d'excellents officiers, des équipages qui se feront tuer! — Chacun fera son devoir pour le mieux... « On se débrouillera! » — disent les amiraux du boulevard qui n'ont jamais vu que l'embrun de la Méditerranée, quand il souffle mistral, ou d'autres, qui n'ont jamais été au feu..... L'un deux, même, a déserté pendant la guerre de 1870!... On se débrouillera!

En marine, quand, à défaut d'ordre, on vous dit : débrouillez-vous... On a tout dit!

Il y a quelques années, j'étais second du *Duquesne* qui armait à Lorient pour l'Océan Pacifique, en remplacement d'une corvette cuirassée, qui venait de porter, pendant quelques jours seulement, le pavillon de l'amiral Marcq de Saint-Hilaire. L'amiral s'était arrêté à Madère, en déclarant qu'il

n'irait pas plus loin avec un tel navire, qui coulait bas d'eau. Il s'en alla à Taïti, accompagné de son état-major et de sa musique. Il y attendit le *Duquesne* qui mit cent-vingt jours pour le rejoindre! Le navire avait été cependant armé en toute hâte: en treize jours, il avait été prêt. Mais la machine ne tournait pas! — « Débrouillez-vous et partez? » — disait l'amiral Ch. Duperré, préfet maritime de Lorient. Nous nous sommes débrouillés et nous sommes partis. Mais, le soir même, il fallut s'arrêter. Officiellement, nous étions partis! Nous mîmes cent vingt jours pour nous rendre à Taïti à la voile. On comprend qu'on ait tant hésité à supprimer les mâtures de nos croiseurs à grande vitesse! Le *Duquesne* remonta la Plata, en louvoyant, pour gagner Montévidéo. La machine ne put tourner qu'en arrivant au détroit de Magellan. A la sortie, au cap Pilar, elle manqua encore. On mouilla dans une crique... Les bagues des pistons étaient cassées... On fit des bagues en bois, qui ont suffi pendant quelques heures, et nous pûmes sortir du dangereux détroit. Nous nous étions débrouillés! La machine ne fut à peu près réparée que pour franchir le récif de la baie Papéète! Mais, en temps de guerre, des débrouillages analogues ne conduiraient qu'à la défaite! Comment faire comprendre à la France impatiente qui comptera alors sur une victoire, que ses navires ont été dé-

truits, que leurs machines ne tournaient pas, qu'ils ont été vaincus, coulés, presque sans combat !... Les marins ont su se faire tuer ! L'amiral Krantz l'avait dit !

Il faut, cependant, que le pays comprenne le danger de confier le département de la Marine à des hommes qui n'ont d'autre souci que leur intérêt personnel, à des ministres capables de toutes les compromissions, de toutes les faiblesses, pour conserver leur portefeuille, en masquant la vérité, s'ils la connaissent, ou à des inconscients, ignorants des exigences de l'entretien d'un matériel, d'où dépendra l'honneur de nos armes !

Il faudrait contraindre les bureaux de la rue Royale à présenter, eux-mêmes, les réformes qui s'imposent pour la défense des côtes, pour la mise en disponibilité de forces navales qui sont aujourd'hui insuffisantes malgré les ressources du budget qui y sont consacrées.

Mais ce serait trop demander !

Ce seront des officiers de marine, en activité, sortant presque du rang, pour agir, qui présenteront les mesures que les bureaux ont dédaignées, pour assurer la défense des côtes de la France et montrer le véritable rôle de la marine en temps de guerre.

Les responsabilités, nous ne saurions trop le répéter, sont tellement divisées, aujourd'hui,

qu'elles disparaissent! Cependant, en inspectant nos fronts de mer, il ne saurait échapper que l'honneur de nos armes, que la sécurité du territoire ne peuvent être défendus par des officiers d'administration, du commissariat ou de l'inscription maritime, incapables de commander. Ce sont eux, qui, de fait, dirigent la mobilisation, en temps de paix, dans les quartiers. On ignore qui commanderait en temps de guerre! Demander aux bureaux de la rue Royale, composés d'administrateurs, une réorganisation portant atteinte aux privilèges de l'Administration de la marine, c'était s'attirer la réponse que tout allait pour le mieux et que le Parlement s'inquiétait bien à tort!

En telle occurrence, il n'y avait pas d'autre parti à prendre que de s'adresser aux orateurs de l'opposition du Parlement, au parti socialiste, qui représente dans cette République opportuniste, les audaces des vieilles traditions révolutionnaires. Quand il faut renverser, il n'y a pas le choix des moyens; il faut la violence!..... Et, quand bien même quelques personnalités en resteraient atteintes, il faut éclairer à tout prix!

Mais les bureaux n'ont encore rien produit et ne produiront rien, que des demi-mesures, presque inappréciables au jour du combat. Le pays comprendra-t-il enfin les dangers qui le menacent, l'empêchent de se ressaisir, de s'élever,

au milieu de toutes ces intrigues parlementaires !

Devant l'étranger qui nous épie, qui connaît mieux que nous nos côtés faibles à qui nous n'apprenons rien en les dévoilant, la Marine n'a dirigé, depuis vingt ans, que des politiciens, qui ont répondu par des chiffres faux ou par des combinaisons parlementaires, quand nous leur représentons que l'objectif de l'Angleterre, de l'Allemagne, dans le cas d'un conflit avec la France, serait un point de la côte normande : Cherbourg et la presqu'île du Cotentin, on ne saurait trop le répéter, pour attaquer le territoire de tous les côtés à la fois, par la frontière de l'Est et les fronts de mer.

Les flottes anglaises ne pourront être arrêtées en haute mer. Le combat, tellement inégal, serait la ruine immédiate de notre marine. Si je reviens sur cette pensée, c'est qu'il n'est, hélas que trop vrai, que la puissance navale de l'Angleterre, comparée à la nôtre, actuellement, est dans la proportion de 3 à 1, et c'est un grand danger de laisser croire que l'appoint des flottes de la Russie, si leur jonction pouvait s'opérer, modifierait le sort d'un combat naval. Malgré les imprévus, malgré les surprises, nous ne pouvons prétendre à la victoire!..... La valeur personnelle de nos capitaines, de nos équipages, ne servirait qu'à consacrer la gloire du vainqueur!

Nous devons donc nous résigner à la défense, et y consacrer toutes nos ressources, l'étudier dans tous ses détails, pour en tirer tout le profit possible, dans l'espoir de repousser une agression à laquelle nous essayons de ne pas croire. L'humanité avance dans une voie de progrès où les plus forts sont retenus par le respect du droit ! Cependant, il faut tout prévoir ! C'est en défendant nos côtes que la marine luttera victorieusement contre notre puissante rivale. Elle saurait remporter des succès dont la France se glorifierait, par des combats incessants, des luttes corps à corps avec des torpilleurs, si l'ennemi se tenait près de nos côtes, ou, dans des combats de nuit, dans lesquels l'audace de nos marins pourrait mettre en échec les vaisseaux de combat de la flotte britannique.

Nous montrerons tout à l'heure le rôle des éclaireurs à grande vitesse, pour détruire la fortune de l'ennemi.

Les ouvrages de défense des côtes, qui sont du ressort du ministère de la guerre, pour leur construction, leur armement, leur entretien, pour être prêts immédiatement, devront être défendus par les marins de nos côtes, les canonniers marins de l'inscription maritime habitant le littoral. Eux seuls, accourant en toute hâte, peuvent arriver à temps à leurs postes, pour défendre le territoire de la France, sur ses fronts de mer. Les aptitudes tout

à fait spéciales de ces hommes, les désignent, d'ailleurs, comme les seuls capables de reconnaître avec le « coup d'œil marin », le vaisseau ennemi, distinguer et comprendre les signaux de reconnaissance, apprécier et prévoir les mouvements des navires, combattre, en un mot.

Mais, en demandant à confier à ces marins, mobilisés sur place à la marine, la défense des côtes, il n'entre pas dans notre pensée le projet d'enlever au ministre de la guerre une seule de ses attributions, une seule de ses responsabilités, pour la direction unique de la défense nationale ; il doit les garder toutes !

Les préfets maritimes sont, d'ailleurs, dans le cas de guerre, les gouverneurs désignés des places maritimes et se rangent sous la direction, sous les ordres du ministre de la défense nationale. Mais, ce qui existe pour nos arsenaux maritimes, doit s'étendre à tous nos ports de commerce, et, d'une façon générale, à tous les points du littoral qui pourraient être un objectif pour l'ennemi. Est-il utile de montrer que la défense doit être arrêtée, prévue, jusque dans ses moindres détails, dès le temps de paix, par des officiers de marine, des capitaines de vaisseau ou des capitaines de frégate, commandant les forts, les ports de commerce, de façon qu'il y ait unité dans le commandement. La « défense mobile » est représentée par les tor-

pilleurs, les garde-côtes cuirassés. La « défense fixe » par les ouvrages à terre, les lignes de torpilles, par tout l'ensemble des moyens de défense d'un port.

Ces officiers de marine seraient responsables d'un matériel important et de l'organisation de la mobilisation, en temps de paix. Ils dépendraient des commissions mixtes composées d'officiers généraux des deux armes. En temps de guerre, ils relèveraient, sous les ordres immédiats du gouverneur désigné de la place, général ou amiral, du commandant en chef de la défense nationale.

Tel est le point qu'il faut préciser !

Aucune solution sérieuse n'a été obtenue !

Tous les efforts, toutes les préoccupations du ministre de la guerre seront appelées du côté de la frontière de l'Est. La marine doit assurer la défense immédiate des côtes ; le Ministre de la marine ne conservant que la direction générale des flottes, mais en donnant tout son concours à l'organisation, en tant que personnel, des défenseurs des fronts de mer.

Nous ne saurions nous étendre plus longuement, dans ces pages destinées à être livrées à la publicité, sur des détails d'organisation qui ont un caractère confidentiel et technique. A une époque où tout le monde est, ou a été soldat ou marin, ces idées générales sur la défense des côtes de la

France n'ont échappé, — ai-je tort de le dire? — qu'à ceux qui répondent par des banalités de tribune aux interpellations de ceux qui s'émeuvent d'une note comme celle-ci, qui dévoile l'écœurement d'officiers obligés d'en appeler à la presse, à cette voix du peuple pour le faire juge des fautes et des erreurs de son Gouvernement.

Si nous n'arrivons pas au désarmement général, si l'Europe n'entre pas dans la voie de la paix, s'il faut combattre encore, la défense des côtes doit appeler, très sérieusement, l'attention des pouvoirs publics. Sous Louis XIV, sous Louis XV, sous Louis XVI, le commandement de chacun de nos ports de commerce était confié à des capitaines de vaisseau. Aujourd'hui, ce sont des officiers du commissariat de la marine qui les ont remplacés, et, en réalité, rien n'est préparé, rien n'est arrêté pour le commandement en temps de guerre. La France, dans sa confiante crédulité, se croit défendue, protégée partout. Ses marins ne lui ont-ils pas donné les gages de la confiance la plus absolue? En 1870, ils défendaient Paris; demain ils se feront tuer pour sauver l'honneur. Mais, pendant qu'il en est temps encore, il faut que les représentants de la France n'ignorent pas les faiblesses que nos ennemis connaissent. Les entrées de tous les ports

de France sont connues de la plupart des officiers de la marine anglaise.

Je ne connais pas un officier de la marine française qui soit capable d'entrer dans un port anglais sans pilote.

A qui la faute? A la rue Royale où, depuis vingt ans on ne fait que de la politique de couloirs, et qui, le jour d'une déclaration de guerre, n'aurait qu'à disparaître et disparaîtrait!

Il arrive un moment où le silence devient de la trahison, où le devoir et le vrai courage consistent à montrer le danger, en s'inspirant d'une vieille devise inscrite au fronton de la dunette de nos navires : Honneur et Patrie!

Comment se fait-il, dira-t-on, que de semblables réformes qui s'imposent d'une façon si évidente, n'aient pu trouver accès près d'un ministre?... Le ministre n'a pas le temps!... A peine a-t-il le temps de se reconnaître avant de livrer ses irresponsabilités à son successeur.

Le chef de l'État en tout ceci, ne compte pas. Serait-il responsable de nos défaites?... Le grand Carnot, lui, ordonnait la victoire. Mais il y a des ordres qu'un commandant en chef n'exécute que lorsqu'il les comprend! Quand il s'agit de l'honneur du pavillon et des destinées de son pays, un chef

digne de l'être, ne relève que de lui-même!... Malgré les ordres du grand roi, la postérité a blâmé l'amiral de Tourville de les avoir exécutés et d'avoir livré le combat de la Hougue!

Comment la France, aujourd'hui ou demain, jugerait-elle un de ses amiraux?... La France ne veut que la victoire!

A la tribune du Parlement, il a été reproché à la rue Royale de n'avoir préparé que la défaite. Ce cri d'alarme, jeté par un patriote, s'adressait aux amiraux! Il ne suffit pas de se mettre à la remorque d'un cabinet pour donner au pays la mesure de ce que l'on est comme marin, comme chef. Il faut agir! Nos amiraux ignorent-ils que la seule façon, pour la marine de France, d'en imposer aux marines des autres nations, est de les précéder sans cesse dans les phases de transformation du matériel naval de guerre? Pendant longtemps, après la guerre de Crimée, je le rappellerai encore, nous avons tenu la marine d'Angleterre, toutes les marines européennes, en échec. Les premiers, nous avions adopté l'hélice pour les vaisseaux de combat, et lorsque le *Napoléon* entra dans les Dardanelles, ce fût un triomphe immense pour la marine française! Le vaisseau le *Napoléon*, à lui seul, valait une flotte. Les escadres à voiles de l'Angle-

terre, cinq ou six fois plus nombreuses que les nôtres, ne comptaient plus. C'était un matériel à refaire ! Notre supériorité a duré le temps des hésitations de l'Angleterre à adopter pour la grosse artillerie le chargement par la culasse. Aujourd'hui, c'est elle qui fournit à l'armement de nos navires. C'est même un officier français qui nous vend des canons anglais. Il n'y a pas de sots métiers, dira-t-on... Il y a des métiers qu'on ne fait pas, même avec la garantie de son gouvernement !

Aujourd'hui, l'Angleterre peut mettre en ligne quatre fois plus de navires que nous, ne l'oublions pas ! Elle a adopté les inventions pour ses obus à explosifs, que nous avons dédaignées.

Mais nous prouverons tout à l'heure que cette puissance serait presque sans valeur si, demain, nous étions les premiers à transformer le nouveau matériel naval. Si, il y a quarante-deux ans, le *Napoléon* valait une flotte, il en serait de même, demain, du premier navire filant 40 nœuds. Il inquiéterait gravement l'Angleterre.

En 1870, la marine allemande est restée dans ses ports, ne pouvant engager la lutte ; demain, ce serait la marine de France qui serait bloquée, livrée à l'impuissance, parce que... nous ne pourrions rien faire, parce que, suivant l'expression de l'amiral Dupetit-Thouars, nos navires ne sont « ni chair ni poisson ».

La marine de France manque d'éclaireurs à grande vitesse. Elle peut les avoir demain, si elle veut!

Mieux vaudrait avoir 10 éclaireurs rapides... peu importe leur forme... filant 40 nœuds, que tous ces cuirassés qui ne donnent que l'illusion de notre force navale, dans des réceptions comme celles de Nice, où les partis hostiles à la République viennent se compter. Une nation possédant de tels navires pourrait, si on lui déclarait la guerre, détruire en quelques jours tout le commerce ennemi. Et comme, devant l'étranger, la force prime le droit, nous pourrions profiter de ce moment de transition attendu, prévu depuis plusieurs années par tous les vrais marins de notre flotte, pour mettre l'Europe au défi de nous déclarer la guerre. Ce serait une garantie de paix plus indiscutable que l'alliance russe, et nous ne l'achèterions pas au prix de nos épargnes, qui vont à l'étranger au lieu d'être utilisées à la prospérité de la France.

Je dévoile les secrets de la défense, dira-t-on; je dévoile avec un profond écœurement les secrets de notre faiblesse! Je fais connaître les forces que l'on dédaigne : car, pour le prix d'un seul cuirassé inutile, nous aurions les dix éclaireurs rapides que nous demandons.

Le Conseil des travaux a récemment décidé la mise en chantier d'un cuirassé qui coûtera 30 mil-

lions, pour enrichir une compagnie industrielle et ses intermédiaires, intéressés à la fabrication d'épaisses plaques de blindage. Pour ce prix, je le répète, nous pourrions avoir une flotte de navires très grands, très légers, insaisissables, et défier, demain, l'Angleterre qui se rit de l'Europe et de ses luttes stériles sur le continent.

En 1870, l'Empire prévoyant la guerre, acheta très cher à l'Amérique le dernier type de navire, le plus perfectionné de l'époque, le *Rochambeau*. Je ne veux pas faire ici l'apologie de l'Empire, mais, à cette époque-là, il y avait des ministères stables. Nous suivions une ligne politique déplorable assurément... l'Empereur était carbonaro... il ne s'appartenait pas lui-même! mais nous avions une marine. Trois ou quatre ministres se sont succédé à la rue Royale de 1851 à 1870. Depuis la chute de l'Empire, nous en comptons 45! C'est à ne pas croire. C'est cependant la vérité! Dans de telles conditions, un homme de génie ne ferait rien. Ce qu'il produirait d'ailleurs, serait détruit le lendemain.

Dans les transformations successives des forces navales des puissances maritimes, c'est le pays qui arrive le premier, nous ne saurions trop le répéter, aux derniers perfectionnements du progrès, qui prend l'avantage. La France va-t-elle laisser échapper une dernière occasion de se relever. Depuis 13 ans, nous montrons que le dernier mot, c'est la

vitesse, avec de grands navires pouvant tenir la mer par tous les temps. Et, pour fixer les idées, supposons que nous ayons, à la veille de difficultés avec une puissance rivale, troublant la paix du monde en accaparant des droits de souveraineté sur des peuples qui s'en défendent, un grand éclaireur armé de quelques canons légers et d'un matériel de démolition, à l'entrée de la Manche; un autre à Gibraltar ou à Oran; un troisième à l'entrée du canal de Suez, à Port-Saïd; un quatrième au haut de la mer Rouge, à Suez; un cinquième sur la côte de Chine; un sixième en Australie ou à la Nouvelle-Calédonie.

Si, demain, nous avions ces navires à grande vitesse, défiant les flottes cuirassées de la triple ou de la quadruple alliance, postées aux points que j'ai indiqués, avec des instructions secrètes, l'Angleterre saurait, qu'en moins de huit jours, ces éclaireurs insaisissables pour ses navires de combat, auraient détruit tout son commerce qui va sur l'eau, et que, toute nation qui se mettrait de la partie partagerait le même sort. Tout le monde comprendrait, sans qu'il soit besoin d'avoir reçu communication des plans secrets de la défense nationale, qu'à la première marque d'hostilité, ou à un refus d'ultimatum, le croiseur de l'entrée de la Manche prendrait la direction de New-York; celui de Gibraltar se dirigerait vers Port-Saïd; celui de

Port-Saïd se dirigerait vers Gibraltar; celui de Suez descendrait la mer Rouge, celui des mers de Chine se dirigerait vers Aden, celui de la Nouvelle-Calédonie prendrait la route d'Australie en Europe, et qu'en moins d'une semaine, ces bâtiments, à eux seuls, avec quelques kilos de dynamite, défiant toutes les flottes cuirassées du monde, auraient accompli l'œuvre de destruction complète de cette longue caravane flottante, qui, comme une fourmilière de navires, commence à Hambourg et au Monde noir des houilles de l'Angleterre, va et revient sans cesse, en faisant presque le tour de la terre, en suivant les routes jalonnées par les colonies anglaises, qui servent de points de relâche et d'entrepôt.

La guerre n'est pas un jeu !... et la France doit pouvoir répondre aux menaces des monarchies de l'Europe : « Si une seule de vos armées franchissait notre frontière, c'est la destruction immédiate et, sans merci, de tout votre commerce, de toutes vos richesses incalculables sur les mers du monde ! »... Et, John Bull se retirerait, en accomplissant ses promesses !

Voilà à quoi peuvent servir les navires à grande vitesse.

Armés d'une artillerie légère, suffisante pour terrifier les faibles, ils sont destinés à porter la destruction partout, en arrêtant, immédiatement,

tout le commerce de l'ennemi. On ne peut prévoir, dans cette situation de paix armée, ce qui peut arriver demain ! — Le devoir est d'être toujours prêt ! — La France ne menace plus, mais elle peut avoir à se défendre. Sa dignité peut l'obliger à recourir, elle-même, aux armes, si des arbitrages pacifiques lui échappaient ! Ce n'est pas un jeu que la guerre ! Il faut tuer pour ne pas être tué !... Il faut ruiner l'ennemi par tous les moyens !

L'état de paix armée suffit au triomphe de l'Angleterre et de l'Allemagne, puisque, grâce au régime actuel de la France, celle-ci ne peut soutenir la concurrence du commerce à l'étranger, ni même dans ses propres colonies. Dans sa situation économique et sociale, le libre échange la ruine !

La crainte de voir la France établir la République sur des bases inébranlables, préoccupe, non sans raison, les chefs de dynasties de notre vieille Europe ! — La République, aujourd'hui plus que jamais, devrait être prête à tout ! Quoique ces chefs de dynasties soient, en théorie, très socialistes eux-mêmes, ils ne veulent pas que le socialisme, dans ses formes les plus humanitaires, je dirais même, les plus respectables, triomphe en France !... Ils préfèrent pour nous l'opportunisme et la continuation de la paix armée !... Il n'y a que nous à nous y méprendre !

Cependant, rien ne saurait nous arrêter. La

République aurait pu être forte et respectée, si les ressources du budget de sa marine, si les ressources du pays avaient été mieux utilisées!

Pour transporter le matériel de guerre à Madagascar, on s'est adressé à l'industrie anglaise!

Si des faits semblables se passaient en Angleterre, il y aurait une révolution!

Si le peuple anglais apprenait, un jour, que l'Amirauté anglaise s'est adressée à la marine de commerce française pour faire transporter des troupes et du matériel de guerre urgent, aux Indes ou en Égypte, et que c'est l'industrie française qui fabrique des canons pour les vaisseaux de la flotte britannique, ce jour-là, il y aurait, je le répète, une révolution dans le Royaume-Uni, et c'en serait fait du Gouvernement parlementaire et de celui de la Reine!

Il faut, à tout prix, que le pays soit éclairé!

Voilà notre marine!

Voilà le régime actuel!

S'il y avait un esprit de suite dans les ministères, s'il y avait une grande idée planant sur tous ces hommes qui occupent, sans y avoir été suffisamment préparés, les charges les plus importantes de l'État; aux Affaires Étrangères, au commandement de nos armées, à celui de nos flottes, s'il y avait un

chef d'État, en un mot, servant de lien à tous les pouvoirs publics, au lieu d'un président irresponsable, au milieu de ses ministres, qu'il nomme, mais qu'il n'a pas même le pouvoir de révoquer,... s'il y avait une autorité respectée, cette situation incohérente, cette anarchie dans tous les pouvoirs, n'existerait pas, ne pourrait pas exister!

Oui!... la patrie est en danger, et depuis longtemps!

Le remède!... c'est d'agir!

Le remède!... c'est d'éclairer le pays en lui présentant des réformes, qui, peut-être, pourront sauver la République et la France.

La Patrie est en danger!

P.-V. Stock, imprimeur-éditeur, Palais-Royal, Paris.

EN VENTE CHEZ LES MÊMES ÉDITEURS

Format in-18 jésus

P. ADAM. *La Glèbe*, 1 vol. in-32. 2 »
— *L'Essence de Soleil*, 1 vol. 3 50
— *Soi*, 1 vol. 3 50
J. AJALBERT. *En Amour*, 1 vol. 3 50
— *Femmes et Paysages*, 1 vol. 3 50
— *Notes sur Berlin*, 1 vol. in-32. 2 »
BAKOUNINE. *Œuvres*. 1 vol. 3 50
BARBEY D'AUREVILLY. *Théâtre contemporain*. Nouvelle série, 1870-1883, 1 vol. 3 50
H. BEAUCLAIR. *Ohé! l'Artiste*, 1 vol. in-32 2 »
— *La Ferme à Goron*, 1 v. in-32 2 »
— *Le Pantalon de Mme Desnou*, 1 vol. in-32. 2 »
H. BECQUE. *Querelles littéraires*, 1 vol. 3 50
H. BELLIOT. *Le roman d'une Fée*, 1 vol. 3 50
L. BLOY. *Le Désespéré*, 1 vol. 3 50
— *Propos d'un Entrepreneur de démolitions*, 1 vol. 3 50
BOUFFÉ. *Mes Souvenirs*, 1 vol. 3 50
Ch. BUET. *Contes ironiques*, illustrés par Alex. Lemaistre, 1 vol. 3 50
CABROL. *Le maréchal de Saint-Arnaud en Crimée*, 1 vol. in-8° 7 50
E. CADOL. *Cathi*, 1 vol. 3 50
Ch. CROS. *Le Coffret de santal*, poésies et fantaisies, 1 vol. 3 50
L. DESCAVES. *Les Emmurés*, 1 vol. 3 50
— *Misères du sabre*, 1 vol. 3 50
— *Sous-Offs*, 1 vol. 3 50
— *Sous-Offs en cour d'assises*, 1 plaquette. 2 »
E. DURANDEAU. *Civils et Militaires*, préface de Th. de Banville, 1 vol. orné de dessins sur bois 3 50
Jean GRAVE. *La Société mourante et l'Anarchie*. 1 vol. 3 50
G. GUICHES. *L'Imprévu*, 1 vol. 3 50
— *Philippe Destal*, 1 vol. 3 50
HAMON. *Psychologie de l'Anarchiste-Socialiste*, 1 vol. 3 50
L. HENNIQUE. *Un Caractère*, 1 vol. 3 50
— *La Mort du duc d'Enghien*, 1 plaquette. 2 »
— *Pauf*, 1 vol. in-32. 2 »
HUYSMANS. *A vau l'eau*, 1 v. in-32 2 »
— *Certains*, 1 vol. 3 50
— *Un Dilemme*, 1 vol. in-32 2 »
— *En Rade*, 1 vol. 3 50
— *En Route*, 1 vol. in-18. 3 50
— *Là-Bas*, 1 vol. 3 50
J. JULLIEN. *Trouble-Cœur*, 1 v. 3 50
KROPOTKINE. *La Conquête du Pain*, 1 vol. 3 50
Ed. LEPELLETIER. *L'Amant de Cœur*, 1 vol. 3 50
— *Une Femme de cinquante ans*, 1 vol. 3 50
— *Les Morts heureuses*, préface de Alph. Daudet, 1 vol 3 50
J. LORRAIN. *Les Griseries*, 1 v. 2 »
J.-H. MACKAY. *Anarchistes*, 1 v. 3 50
Ch. MALATO. *De la Commune à l'Anarchie*, 1 vol. 3 50
Victor MAUREL. *Un problème d'art* (méthode de l'art du chant), 1 vol. 3 50
A. MELIOT. *La Musique expliquée aux gens du monde*, 1 v. 2 »
Jean MOREAS et P. ADAM. *Les Demoiselles Goubert*, 1 vol. 3 50
— *Le Thé chez Miranda*, 1 vol. 3 50
Eug. MOREL. *L'Ignorance acquise*, 1 vol. 3 50
L. MULLEM. *Chez Mme Antonin*, 1 vol. 3 50
G. NADAUD. *Chansons à dire*, 1 v. 3 50
— *Miettes poétiques*, 1 vol. 3 50
— *Nouvelles chansons à dire*, 1 vol. 3 50
— *Théâtre de Fantaisie*, 1 vol. 3 50
— *Théâtre inédit*, 1 vol. 3 50
H. NIZET. *Suggestion*, 1 vol. 3 50
P. POUROT. *Les Ventres*, 1 vol. 3 50
P. de REGLA. *Les Bas-Fonds de Constantinople*, 1 vol. 3 50
— *La Turquie officielle*, 1 vol. 3 50
SCHURMANN. *Les Etoiles en voyage*. (La Patti, Sarah-Bernhardt, Coquelin), 1 vol 3 50
E. THIERRY. *La Comédie-Française pendant les deux sièges*, 1 vol. in-8°. 6 »
— *L'Enigme d'Andromaque*, 1 brochure in-16. 1 »
A. VALLETTE. *Le Vierge*, 1 v. 3 50
WILLY. *Soirées perdues*, 1 vol. 3 50

P.-V. Stock, imprimeur-éditeur, Palais-Royal, Paris.

6

6

LA

FLOTTE DE COMBAT

PAR

E. TOURNIER

ANCIEN OFFICIER DE MARINE

OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR



BERGER-LEVRAULT & Cie, LIBRAIRES-ÉDITEURS

PARIS
5, rue des Beaux-Arts

NANCY
18, rue des Glacis

1899

LA
FLOTTE DE COMBAT

tre dans la Méditerranée; soit sa situation politique, que menacent de redoutables coalitions; soit encore la concurrence acharnée que se font les peuples civilisés pour se créer au dehors de nouveaux débouchés commerciaux? Tout un passé illustre, de gloires et de revers, s'efface-t-il à volonté? Pourrions-nous, sans déchéance, abandonner des traditions plusieurs fois séculaires? Notre pays n'est-il plus celui de Colbert, dont les flottes magnifiques triomphèrent du grand Ruyter? Oublierions-nous que l'abaissement de notre puissance navale au XVIIIe siècle nous fit perdre l'Inde et le Canada; que la funeste marche de la Grande-Armée sur Moscou, l'invasion de 1814 et Waterloo ne furent, en somme, que la conséquence — lointaine mais directe — du désastre de Trafalgar? Enfin, sans aller si loin, la nécessité n'apparaît-elle pas flagrante de protéger et de défendre notre double littoral, nos grands ports commerciaux, la Corse, qui pourrait devenir une base d'opérations inappréciable pour un adversaire victorieux, l'Algérie et la Tunisie, qu'on a justement considérées comme le prolongement de la France par delà la Méditerranée?

Mais à cet égard, nulle contestation : tous les esprits éclairés, en France, reconnaissent que notre pays doit posséder une forte marine. Là où l'accord cesse d'exister, c'est quand il s'agit de passer à la pratique, et de faire cadrer les dotations d'un mai-

gre budget avec des ambitions assez vastes pour parer à toutes les éventualités et s'étendre à toutes les parties de l'univers. Au sentiment de beaucoup de Français, les sacrifices financiers consentis en faveur de la flotte doivent permettre à celle-ci d'imposer sa loi, le cas échéant, sur tous les points du globe. Ce n'est là qu'une illusion, et des plus dangereuses. Quant au programme des constructions navales et aux meilleurs modèles de navires qu'il conviendrait d'adopter, c'est affaire aux spécialistes et le grand public n'en a cure. Qu'on ne s'y trompe pas, cependant ; la question présente une grosse importance ; elle offre un intérêt d'autant plus vif que les spécialistes eux-mêmes sont plus divisés à ce sujet et qu'il ne s'agit de rien moins, en traçant les devis de nos bâtiments, que de déterminer avec une précision rigoureuse notre mode d'opérer devant l'ennemi. La tactique du temps de guerre est une fonction directe des données stratégiques qui ont inspiré les pouvoirs publics dès le temps de paix ; ce qui revient à dire que de l'espèce et de la qualité des navires que nous construisons dans le présent, dépend essentiellement le plan de nos opérations futures. On ne saurait donc trop fouiller le problème, l'examiner sous toutes ses faces, avant de mettre à exécution le programme, dit des 260 millions, dont le principe a été voté au cours de la dernière législature.

Il existe des modes divers de concevoir et de résoudre le problème naval : une nation, en effet, peut édifier sa flotte de guerre en ayant surtout en vue l'offensive : ainsi de l'Angleterre, qui emploie ses immenses ressources à maintenir incontestée sa suprématie sur toutes les mers. Telle autre n'a pour ambition que de défendre ses côtes, ses estuaires, ses ports, ses détroits : ainsi de la Hollande, du Danemark, de la Suède. Une troisième manière — la plus séduisante et la plus décevante aussi pour une marine qui ne peut prétendre au premier rang — consisterait à ne mettre sur cale que des croiseurs rapides de fort tonnage, destinés à la guerre de course. Courir sus au commerce ennemi, tel est pour beaucoup d'hommes distingués, qui ne cessent de le répéter, le but unique que devrait se proposer la flotte française. Heureusement le bon sens public a résisté jusqu'ici à cette dangereuse utopie. Entre ces trois directions bien tranchées s'ouvrent les routes intermédiaires où louvoient, avec plus ou moins de bonheur, les marines qui n'ont que des budgets médiocres et qui sont hésitantes sur leur tactique de combat : ainsi de la marine française, où l'on trouve un peu de tout, sans vues d'ensemble bien caractérisées ni plan général bien défini. Nous possédons en France une première flotte pour l'offensive : nos vaisseaux cuirassés; une deuxième pour la défensive : nos garde-côtes; une troisième,

qui ne prétend qu'à la destruction de la navigation commerciale ennemie : nos croiseurs à grande vitesse et à grand rayon d'action ; et même, par surcroît, une quatrième : la flotte des croiseurs cuirassés, ressource inconsciente ou inavouée des budgets pauvres, qui participe de tous les systèmes et dont on peut dire qu'elle est également bonne à toutes les besognes et spécialement propre à aucune. De cette extrême diversité dans les types de navires résulte une cause de faiblesse et de désordre pour nos escadres, en même temps qu'une source de dépenses improductives pour nos arsenaux. Plus nous multiplions les modèles de nos bâtiments, plus nous payons cher pour les construire ou les réparer, et plus nous aurons de peine, le moment venu, à tirer parti de l'ensemble. Il n'est que temps de réagir contre ces pratiques fâcheuses qui, sous prétexte de tout prévoir et de parer à tout, finiraient par mettre en péril la puissance maritime de la France.

Il faut reconnaître, toutefois, que le problème naval se présente à nous dans des conditions particulièrement délicates, et que la difficulté de la solution explique, dans une certaine mesure, les nombreuses catégories de nos navires en chantier ou à flot. Pour faire face, d'une part, à nos adversaires traditionnels, les Anglais, dont l'ambition insatiable se heurte un peu partout à nos propres compétitions ; et, d'autre part, à la coalition éventuelle des flottes

de la Triple-Alliance, qui viendraient opérer dans nos eaux, nous devrions posséder des ressources formidables ; car il nous faudrait couvrir efficacement la longue étendue de côtes qui va de Dunkerque à Bayonne, barrer le passage, dans la Manche, à l'escadre allemande en route pour la Méditerranée et tenir victorieusement la mer entre les rivages de Provence et nos possessions du nord de l'Afrique. En outre, les intérêts de la France, qui s'étendent aujourd'hui à toutes les mers et qui sont de premier ordre en Extrême-Orient, exigeraient l'entretien au loin d'une flotte nombreuse de croiseurs et même de grands cuirassés. Qu'on veuille bien songer aux deux cent mille tonnes de navires à flot que le Japon possédera bientôt dans la mer Pacifique, ainsi qu'aux visées ambitieuses de ce petit peuple devenu tout d'un coup une grande puissance, et l'on reconnaîtra qu'il y a là ample matière à méditations inquiètes sur l'avenir de nos territoires indo-chinois !

Entre tant de sollicitations diverses, qui exigeraient pour chacune d'elles une solution particulière, nous devons faire un choix judicieux et consentir à quelques sacrifices. L'idée maîtresse qui a présidé, jusqu'à ces derniers temps, à la répartition de nos forces navales, consistait en une solide organisation des défenses mobiles sur tout le littoral, l'armement d'une escadre de couverture dans la Manche et la concentration de nos plus puissantes unités

de combat dans le bassin occidental de la Méditerranée. Quant à nos colonies, nous nous contentions de quelques divisions détachées et de quelques batteries bien situées pour en interdire l'accès, ce qui devait leur permettre, en cas de guerre, d'attendre sur la défensive l'issue de la lutte engagée aux confins de la métropole.

C'est là, en somme, un programme rationnel, dont nous aurions le plus grand tort de nous écarter. Avec les budgets modestes dont elle dispose, la marine française peut certainement promener ses couleurs sur toutes les mers du globe, mais non se montrer partout la plus forte, ni partout la plus nombreuse. Elle peut et doit triompher sur certains points essentiels, mais à la condition d'y viser uniquement, de faire converger vers ce but toutes ses ressources financières et de discipliner son matériel, comme elle discipline les esprits, pour obtenir l'harmonie et la cohésion nécessaires. La flotte française jouit d'ailleurs d'une propriété qui ne lui est pas spéciale et qui consiste à pouvoir se déplacer. Lorsque aucune complication dans les mers européennes n'est à redouter, quoi de plus simple que de renforcer telle station lointaine où nos intérêts se trouveraient momentanément menacés? Gardons-nous, en conséquence, de faire la part trop large à ces stations, c'est-à-dire à des groupes de bâtiments résidant d'une façon permanente à l'étranger. Si nous étions

battus dans nos propres eaux, si nous subissions de nouveau les douleurs et les hontes de l'invasion, de quel poids pèseraient donc, sur le traité de paix, quelques coups de canon, plus ou moins meurtriers, échangés par delà les Tropiques? Et, par contre, si la fortune des armes nous favorise, ne saurons-nous pas faire prévaloir nos volontés et rattacher des liens qu'une lutte inégale ou malheureuse, dans les mers lointaines, aurait pu briser? En définitive, les divisions navales que nous expédions à grands frais, avec la mission apparente de protéger nos colonies, ne se conçoivent que si elles ont pour but d'en imposer aux puissances exotiques. En cas de conflit avec une nation européenne, elles perdent à peu près toute raison d'être. Et même, si l'on fait abstraction de la guerre de course, leur éloignement de la métropole devient une faute stratégique; car le nœud de la question coloniale ne se trouve pas à des milliers de lieues de la mère-patrie : il est dans nos eaux, où s'opérera la concentration de nos forces et où portera l'effort suprême.

Il faut donc prévoir en premier lieu — on pourrait presque dire uniquement — la lutte près de nos rivages et particulièrement dans le bassin occidental de la Méditerranée. L'avenir de la France, en tant que grande nation, est intimement lié à celui de l'Algérie et de la Tunisie, et notre politique maritime doit s'inspirer tout d'abord de cette éclatante

vérité. Il importe au plus haut point que toutes les ressources dont nous disposons s'emploient à nous assurer la suprématie au voisinage de nos côtes, tant africaines qu'européennes. Et pour atteindre ce résultat, pour rester les maîtres près de nos rivages, nous n'avons besoin que de fortes escadres où se grouperont les plus puissantes unités de combat qui puissent se voir à flot.

Voici donc un programme bien net et bien défini : c'est à la formation et à l'organisation de ces escadres que doivent aller tous nos efforts et tous nos crédits. Mais nous ne parviendrons à le réaliser pleinement, nous n'arriverons à la réduction si désirable des types de nos bâtiments que si nous consentons à limiter notre champ d'action ; si nous abandonnons une bonne fois la prétention ridicule de prendre l'offensive sur toutes les mers, en même temps que nous détruirions le commerce ennemi et que nous couvririons, avec notre flotte éparpillée, tous les points menacés.

Toutefois, avant de spécifier, par des données précises, la composition de ces escadres ainsi que les caractéristiques des unités de combat qui devront y figurer, il semble utile de démontrer sommairement l'inanité de la guerre défensive, envisagée au point de vue maritime, et de prouver qu'on ne peut attendre de la guerre de course que des résultats politiques dérisoires.

II

Les beaux travaux historiques qui ont vu le jour dans ces dernières années — et, notamment, l'œuvre sensationnelle du capitaine de vaisseau Mahan, de la marine américaine[1] — ont mis en relief, avec une netteté singulière, certaines vérités d'ordre stratégique, dont il importe avant tout de nous pénétrer. Notons, en passant, que personne n'est en droit de récuser les témoignages apportés par l'expérience des siècles; car, si la tactique se transforme avec les progrès industriels, la stratégie demeure immuable pour tous les temps. Les armes se modifient : chaque jour en voit surgir de nouvelles, plus rapides ou plus meurtrières. Mais la prévoyance qu'il faut pour les préparer, l'art de les concentrer et de les diriger sur le lieu du combat sont des actes intellectuels identiques dans tous les temps. Parmi ces enseignements de haute portée, celui qui offre l'intérêt le plus vif au point de vue de la constitution de notre flotte, pourrait se condenser dans ces quelques mots : « La marine de guerre a pour but unique la destruction des forces navales adverses. Toutes les opérations militaires combinées auxquelles la

1. *Influence de la puissance maritime sur l'histoire*. Traduit par M. Boisse, capitaine de vaisseau.

flotte doit participer, ne viennent qu'en seconde ligne, après ce déblaiement indispensable. » Donc, premier point : les bâtiments que nous mettrons en chantier offriront, comme résistance et comme puissance destructive, une valeur au moins égale à celle de n'importe quel adversaire éventuel. Mahan exprime fortement cette même conséquence quand il écrit : « Nul pays ne peut acquérir la suprématie en aucun point des mers, s'il ne possède des bâtiments de premier rang. »

En second lieu, l'histoire nous apprend que les escadres, même maîtresses de la mer, sont impuissantes, avec leurs seules ressources, à opérer une diversion efficace sur un point quelconque des rivages ennemis, pourvu qu'il y ait de ce côté la moindre vigilance. Il en fut ainsi des expéditions anglo-bataves devant Saint-Malo, le Havre, Dunkerque et la presqu'île de Roscanvel, pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Les mêmes tentatives, renouvelées de divers côtés par les escadres britanniques, au cours de la guerre de Sept ans, demeurèrent complètement infructueuses. Ceci démontre jusqu'à l'évidence que la défense des côtes ne saurait motiver une marine spéciale, exclusivement destinée à garder les ports et à repousser les débarquements. Si certains peuples consacrent les ressources dont ils disposent à réaliser ce modeste objectif, la raison n'en est que trop claire : ils ne

peuvent viser plus haut, ni atteindre plus loin. La tactique défensive, en effet, ne présente guère que des inconvénients pour le belligérant qui l'adopte, car son défaut capital consiste précisément à demeurer défensive, c'est-à-dire à attendre l'ennemi, qui choisit son heure, en demeurant libre dans ses communications et ses mouvements, libre de se concentrer où bon lui semble et de frapper où il lui plaît. D'ailleurs, à l'exception des escadrilles de torpilleurs, qui constituent un élément de force redoutable — en ce sens qu'elles agissent surtout sur les nerfs de l'assaillant et tendent à sa démoralisation progressive, — la guerre défensive, envisagée au point de vue maritime, est sans utilité pratique. « Les ports de mer doivent se défendre par eux-mêmes. Les flottes ont à agir en haute mer; leur objectif est la marine adverse partout où elles peuvent la rencontrer[1]. » Et l'on sait, d'autre part, que « les places fortes peuvent seules être assiégées. Des villes, agglomérations d'habitants ou villages ouverts qui ne sont pas défendus, ne peuvent être ni attaqués ni bombardés[2]. » Dès lors, puisque les ports de mer se défendent par eux-mêmes et que les villes ouvertes n'ont à redouter aucun bombardement, à quoi servirait une flotte de garde-côtes,

1. *Influence de la puissance maritime sur l'histoire,* Mahan.
2. Article 15 de la Conférence de Bruxelles.

organisée dans un but uniquement défensif? « La garde des côtes ne justifie pas la dépense d'une flotte spéciale; seuls, les bâtiments devenus impropres à la grande guerre doivent y être exclusivement employés. En dehors du rôle des batteries de terre, des torpilles fixes, de l'armée et de la garde vigilante des torpilleurs, cette défense rentre dans les opérations de la flotte proprement dite. En comptant avec le budget, on reconnaît bien vite que la construction de deux flottes, une pour le large, une pour les côtes, serait un gros gaspillage[1]. »

En France, nous avons versé dans cette erreur après la guerre de 1870, alors que notre puissance maritime — qui n'avait pourtant subi aucune atteinte — paraissait irrémédiablement condamnée par le fait de notre situation amoindrie et pour des motifs d'ordre financier. Et comme les idées malheureuses sont les plus lentes à extirper, nous revenions, vingt ans après, à la même conception avec le type *Bouvines*, dont le nom seul de garde-côtes est un « aveu d'impuissance[2] ». On ne sait trop aujourd'hui quel parti tirer de tous ces navires.

Enfin, troisième leçon : l'histoire nous montre encore que si la guerre de course, pratiquée avec

---

1. *État actuel des marines de guerre,* Bertin; collection Léauté.
2. *Ibid.*

rage au XVIIe et au XVIIIe siècle, « procura de gros bénéfices à certains armateurs et fit rentrer quelque argent dans les caisses de l'État, elle n'avança jamais d'une heure la conclusion de la paix[1]. » Bien plus : dans le temps où les exploits de nos corsaires brillèrent du plus vif éclat, la flotte marchande britannique, malgré ses souffrances très réelles et les pertes qu'elle subit, ne fit que s'accroître dans d'énormes proportions. Dans la même période, la nôtre suivait, au contraire, une marche inverse. Le commerce français ne se sentant plus protégé, désapprit le chemin de la mer. Très florissant au début de la guerre de succession d'Autriche, il avait presque entièrement disparu à la fin de la guerre de Sept ans. Cette décadence progressive, ainsi que la capture de nos plus belles colonies, ne se peuvent attribuer qu'à la poussée irrésistible de nos populations côtières vers les croisières de rapines et à l'abandon systématique où fut laissée, dans le même temps, la vraie flotte de combat. Ceci avait tué cela. D'une part, armements en course encouragés et subventionnés par le Gouvernement ; d'autre part, pénurie d'argent et gâchis administratif dans les arsenaux : il n'en faut pas davantage pour expliquer le prodigieux abaissement de notre puissance maritime à la fin de cette période néfaste.

1. *Histoire des flottes militaires*, Chabaud-Arnault.

On voit donc que la guerre de course va, pour ainsi dire, à l'encontre de son but. Elle peut, certes, occasionner de gros dommages au commerce ennemi ; mais elle laisse sans protection le commerce national, qui se décourage et finit par déserter la mer. Nous nous garderions de dire qu'elle constitue un moyen d'action absolument négligeable ; mais, pratiquée seule, à l'exclusion de toute autre tactique offensive, elle n'exerce pas plus d'influence sur l'heure que sur les clauses du traité de paix. Dirigée contre une nation dont la fortune mobilière presque entière court les mers, elle apporterait sans doute un trouble considérable dans les transactions, amènerait une hausse exagérée des primes d'assurances et pourrait même, si cette nation ne savait pas se défendre, faire entrevoir aux yeux des populations affolées le spectre de la famine ; mais elle a le tort immense d'exciter les appétits individuels au détriment de l'intérêt général, de disperser les énergies, alors que la guerre véritable exige leur concentration, de donner naissance à une marine spéciale dont la dépense ne serait justifiée ni par les résultats atteints, ni par les services rendus. En France, où les charges militaires pèsent si lourdement sur nos épaules, nous avons un intérêt tout particulier à ne distraire inutilement aucune portion quelconque, aussi minime qu'elle paraisse, des sommes allouées pour la vraie flotte de combat. C'est pourquoi la

mise en chantier de croiseurs-corsaires, faiblement armés et protégés, mais doués d'une vitesse et d'une puissance de route considérables, constitue, au point de vue budgétaire, une mauvaise utilisation. Mieux vaudrait un bon vaisseau que deux croiseurs de cette espèce. Sans doute, la conception de ce type de navires répond à une idée très séduisante — au moins pour les prises lucratives qu'elle promet, — mais elle verse dans notre flotte des unités impropres à la guerre et destinées à périr, tôt ou tard, sous l'action combinée d'ennemis plus nombreux. Car il n'est pas d'élément de force plus aléatoire que la vitesse, et l'on ne peut, dans aucun pays, se flatter de posséder le bâtiment le plus rapide de l'heure présente. Tant que le canon n'a pas commencé son œuvre de dévastation, l'armement d'un navire conserve toute sa valeur destructive; la cuirasse, l'intégrité de sa résistance; l'équipage, son entrain et sa vigueur. Seule, la vitesse, qui est pourtant la sauvegarde suprême du corsaire isolé, s'altère avec le temps écoulé depuis la sortie du port; elle peut subir des réductions considérables après une croisière un peu prolongée, par suite d'épuisement des chaudières, d'accident ou d'usure dans les machines, de dégradations sur la carène, enfin et surtout, par manque de combustible. Compter uniquement sur ce facteur pour se tirer d'affaire devant l'ennemi, c'est, comme a dit le

poète, « écrire sur le sable à l'heure où souffle l'aquilon ».

Au résumé, on doit reconnaître que la guerre de course est susceptible de devenir, dans une certaine mesure, un élément de succès. Mais ne la préparons-nous pas, sans y prendre garde, en organisant les escadres puissantes que nous destinons avant toute chose à la destruction des forces ennemies? De nos jours, en effet, une escadre offensive, telle que nous la comprenons, ne va pas sans un nombre respectable de solides croiseurs; ceux-ci doivent la mener comme par la main à la rencontre de la flotte adverse. La route y conduisant sera peut-être longue; peut-être se soudera-t-elle en bien des points aux grandes voies de communication, toujours les mêmes, suivies par la navigation commerciale. Alors, les croiseurs auront beau jeu, en attendant que le canon gronde, pour happer ou rançonner, couler ou disperser les vaisseaux marchands qui se fourvoieront dans leurs eaux.

« La capture de quelques bateaux ou de quelques convois, rares ou nombreux, ne peut pas abattre le crédit d'un peuple. Mais ce résultat est bien assuré, au contraire, à celui qui, possédant une puissance écrasante, chasse de la mer le pavillon ennemi ou ne lui permet d'y paraître qu'en fugitif; qui, maître du terrain banal dont nous avons parlé (la mer), ferme les voies de communication par où le com-

merce se rapproche ou s'éloigne des rivages ennemis. De fortes marines de guerre peuvent seules donner cette puissance écrasante, etc. »

Ainsi s'exprimait Mahan, bien avant que la guerre des Antilles eût apporté à ses assertions l'éclatante confirmation que l'on sait. Le commandant Chabaud-Arnault, à la fin de son *Histoire des flottes militaires,* émet à peu près la même idée dans des termes différents : « C'est un simple rêve que de vouloir substituer complètement la guerre de course à la guerre d'escadre, que de vouloir combattre les grands navires uniquement à l'aide de petits bateaux. Nous espérons, du reste, l'avoir démontré par nombre d'exemples : jamais ni la guerre de course ni les bombardements maritimes n'ont produit de résultats politiques sérieux. Il en a été tout autrement des campagnes stratégiques accomplies par de véritables flottes. Vainement on essaie de le nier ; les faits sont là dans toute leur clarté, etc. »

Cette opinion concordante de deux hommes de mer qui ont passé leur vie à fouiller les annales des siècles précédents et à se pénétrer de leur philosophie, n'exige pas de plus amples commentaires. Il serait présomptueux de vouloir la réfuter, et dangereux de la tenir pour négligeable.

III

Maintenant que le terrain est un peu déblayé et que la nécessité apparaît clairement de ne compter que sur nos escadres pour en imposer à l'ennemi, il convient de faire le départ entre les diverses catégories de bâtiments qui doivent y figurer et qui sont : cuirassés, croiseurs et navires légers. Dans cet ordre d'idées, il ne suffira pas de rechercher à quel ensemble de qualités doit répondre chacune de ces catégories : il faut aussi faire intervenir la question budgétaire, et, afin de réaliser la dépense minimum, ne demander aux croiseurs et aux navires légers que le tonnage indispensable pour concourir efficacement au but commun.

Ainsi qu'on l'a remarqué souvent, les lignes de démarcation entre un croiseur et un cuirassé moderne tendent de plus en plus à disparaître. Les marins cependant ne peuvent s'y tromper ; pour eux, il ne saurait y avoir la moindre hésitation, car la différence entre ces deux classes de bâtiments — différence essentielle — réside dans leur utilisation pendant le combat.

M. Bertin disait, il y a quelques années déjà, au début de son remarquable petit livre[1] où foisonnent

1. *État actuel des marines de guerre,* déjà cité.

les idées les plus justes servies par les expressions les plus heureuses : « Avant d'entrer dans les énumérations de cuirassés d'escadre, de garde-côtes, de croiseurs, d'éclaireurs, etc., il convient de prémunir contre la pensée d'attacher à ces qualifications des valeurs absolues. Tel navire compté comme garde-côtes peut faire bonne figure, en ligne, dans une escadre. Il en est de même aujourd'hui de certains grands croiseurs. Une croisière peut être faite par un cuirassé d'escadre ou même par certains garde-côtes. Un éclaireur n'est qu'un petit croiseur. Tout bon navire doit rendre des services étendus : c'est la seule règle générale. »

Nous aurions bien quelques réserves à formuler au sujet du difficile problème qui consiste à intercaler un grand croiseur dans une ligne de vaisseaux cuirassés, de même que nous pourrions mettre en doute la valeur offensive d'un garde-côtes en tant que bâtiment d'escadre, après l'expérience que nous devons à quelques affaires récentes où l'artillerie moyenne a joué un rôle prépondérant. Mais tout ce que nous dit M. Bertin est l'évidence même, si nous considérons chaque unité de combat isolément, abstraction faite de toute idée de groupement. Il est clair que les dénominations servant à caractériser une fonction perdent leur raison d'être, si cette fonction cesse d'être remplie. Cependant, pour les marins élevés dans les traditions des escadres, les bâti-

ments de guerre se classent en deux catégories parfaitement tranchées, sinon comme tonnage, du moins quant à leur emploi tactique : les *vaisseaux de ligne,* que nos voisins ont fortement dénommés *battleships,* et les navires *hors la ligne,* ordinairement plus mobiles et plus légers, qui gravitent et évoluent dans le sillage des premiers. On les appelait autrefois des frégates; on les désigne aujourd'hui sous le terme générique de croiseurs.

Les vaisseaux de ligne constituent le corps principal de bataille; ils doivent ne le céder en rien à leurs adversaires éventuels, ce qui revient à dire qu'il faut pousser *jusqu'à l'exaspération* leurs facultés offensives et défensives, savoir : armement de premier ordre, tant en canons de perforation qu'en artillerie moyenne; caisson cuirassé de la flottaison imperméable aux gros projectiles; blindage léger des œuvres mortes destiné à faire exploser au dehors les obus à grande capacité. Il faut en outre leur donner une vitesse et un approvisionnement de charbon suffisants pour joindre l'ennemi. Ces conditions impérieuses conduisent à des déplacements gigantesques dont le tiers est absorbé par la cuirasse. En France, bien que nous demandions 18 nœuds à nos vaisseaux de ligne, nous nous contentons de 12,000 tonneaux au maximum, ce qui paraît singulièrement modeste au regard des 14,000 et 15,000 tonnes adoptées par les Anglais. Il est

vrai qu'en aucun pays on n'afflige les navires de combat d'une réserve de combustible aussi faible que dans notre marine.

Les croiseurs — ou navires hors la ligne — remplissent dans les escadres un rôle identique à celui qui est dévolu, dans les armées, à la cavalerie légère. Leurs qualités essentielles en découlent naturellement : ils doivent être rapides et maniables et posséder de grosses réserves en charbon. Voilà pour le principal. Mais au moment du combat, leur brusque intervention offensive peut conduire à des résultats décisifs, si leur chef manœuvre assez habilement pour prendre, par exemple, entre deux feux l'une des ailes de la flotte ennemie. D'ailleurs, le précepte formulé par le général de Galliffet : « éclairer, c'est combattre », s'applique à cette classe de bâtiments, aussi bien, sinon mieux, qu'à la cavalerie d'avant-garde. Il faut donc armer les croiseurs d'une puissante artillerie rapide en vue du combat d'escadre et de nombreuses pièces légères pour repousser les torpilleurs. Enfin, il est nécessaire que la protection de la stabilité soit assurée par un compartimentage étroit et que les appareils moteur et évaporatoire s'abritent derrière un pont cuirassé : un navire moderne ne se conçoit point sans ces précautions élémentaires. Toutes ces conditions réunies ont pour effet de porter le déplacement jusqu'à une valeur comprise entre 4,000 et 5,000 tonneaux.

Mettons 4,500 en moyenne. Au-dessous, on ne réaliserait qu'un navire médiocre dont les services de guerre ne justifieraient pas le prix de revient. Au-dessus, par contre, la dépense pourrait paraître exagérée, car le but fondamental du croiseur n'est pas de combattre, mais bien d'éclairer.

Nous voudrions espérer qu'on se contentera dans l'avenir de mettre en chantier des croiseurs de ce tonnage, et qu'on évitera de renouveler cette flotte spéciale d'avisos-torpilleurs, de répétiteurs, de croiseurs de troisième classe, etc., navires à peu près impropres à tout service de guerre, à qui il est impossible d'assigner un poste défini pendant le combat d'escadre et qui sont destinés à disparaître au premier coup de canon. Alors, nos forces navales où se réunissent à l'heure actuelle tant de bateaux de toute taille, présenteront une autre surface destructive, une densité de feu autrement redoutable, une homogénéité autrement favorable pour leurs manœuvres et leurs évolutions. Le problème tactique n'offrira plus de difficultés insurmontables et la tâche du commandant en chef en sera singulièrement simplifiée.

Cette distinction entre vaisseaux de ligne et navires hors la ligne ne s'applique pas, bien entendu, aux bateaux qui devront agir isolément. Autant il semble aisé d'enfermer dans des limites suffisamment précises les données essentielles se rapportant aux

bâtiments d'escadre, autant l'imagination peut se donner libre carrière s'il est question de fixer la nature, l'espèce et le volume des unités qui devront résider d'une façon permanente à l'étranger. A vrai dire, cette classe de navires ne nous intéresse guère, non seulement parce que notre budget est maigre et qu'il importe avant tout que nous soyons forts dans les mers européennes, mais encore parce que toutes les solutions la concernant peuvent paraître également bonnes ou mauvaises. Il n'en est pas qui comporte plus de variété dans l'échelle des déplacements, dans l'armement, la protection, la vitesse, la puissance de route et même le tirant d'eau. Et bien qu'on estime généralement que nous devrions posséder deux flottes bien distinctes : celle-ci pour les mers qui baignent nos rivages, celle-là destinée aux campagnes lointaines, il est permis de penser que nos ressources financières ne peuvent suffire à ce double objectif. Préparons et organisons nos escadres tout d'abord ; le reste viendra par surcroît.

Cependant, si nous voulons à tout prix posséder des navires *autonomes* — ce qualificatif impliquant l'idée d'action isolée, — il paraît nécessaire de leur donner le maximum de puissance, de résistance et de vitesse qu'un croiseur est susceptible d'accumuler dans ses flancs. Les qualités qui leur manqueront ne seront pas compensées par celles des voisins, puisqu'ils agiront seuls. Ici donc s'affirme la

vérité d'un principe dont on ne saurait trop se pénétrer : « un bon navire de combat vaut mieux que deux médiocres.» ; et, au lieu de dépenser les sommes disponibles sur plusieurs unités devant être affectées à la même station, il serait préférable de les réserver pour une seule, mais celle-ci hors de pair. A cet égard, le croiseur-cuirassé dont il sera question par la suite, semble présenter les meilleures garanties de conception. Non pas que cette dénomination porte en soi un ensemble de vertus irréalisable sous un autre vocable, mais parce que la protection légère qu'on donne à cette catégorie de bâtiments semble suffire aux objectifs, forcément modestes, qu'un navire isolé peut se proposer.

Arrivons maintenant aux bâtiments légers, armés de torpilles, qui doivent entrer dans la composition des escadres, tant à cause des services multiples qu'ils peuvent y rendre que de l'énorme force morale que représente toute arme opérant par surprise. Ces services sont des plus variés : en premier lieu et surtout, attaque des grosses unités par la torpille ; ensuite, destruction des torpilleurs ennemis par l'artillerie ; formation d'un réseau protecteur la nuit autour de l'armée en marche ; surveillance en grand'garde lorsqu'elle est au mouillage ; dragage des mines sous-marines dans les passes, etc., etc. Pour remplir un rôle pareil, il faut d'abord des navires robustes et tenant bien la mer, mais ayant

cependant des dimensions assez réduites pour conserver leur invisibilité relative et, aussi, pour prendre place aisément, *dans la ligne,* derrière les murailles d'airain de leurs puissants camarades. Enfin, ces bateaux légers seront extra-rapides ; on les munira d'un armement approprié, et les logements, suffisamment spacieux, permettront aux équipages d'y vivre de leur vie à peu près normale.

On voit que le problème est des plus compliqués, car la plupart de ces conditions impérieuses sont contradictoires. Les Anglais l'ont pourtant heureusement résolu avec leurs *destroyers* de 300 tonneaux et de 30 nœuds. L'emploi tactique de cette flottille leur est apparu subitement avec une telle évidence, qu'ils ont mis d'un seul coup, sur chantier, une quarantaine de ces petits navires et qu'ils en possèdent actuellement quatre-vingt-dix en service. Nous marchons à leur suite dans la voie qu'ils ont ouverte, mais avec quelle timidité hésitante ! Il est vrai que notre infériorité sur ce point est en partie compensée par les torpilleurs de haute mer qui accompagnent nos escadres.

Il n'y a pas de doute que le destroyer de 300 tonneaux, armé de tubes lance-torpilles et de canons à tir rapide, ne soit destiné dans un avenir prochain à remplacer les torpilleurs de haute mer et tous les navires légers qu'une force navale traîne dans ses eaux. Cette substitution s'étendra jusqu'au croiseur

de 3e classe en passant par l'aviso-torpilleur de 850 tonneaux. Le torpilleur de haute mer disparaît en effet, dès que le mauvais temps se lève; c'est un souci constant pour le commandant en chef; il est d'ailleurs à peu près dépourvu d'artillerie. Quant aux autres bâtiments légers, ils sont à la fois trop grands et trop petits : trop grands pour manœuvrer avec aisance et s'abriter derrière les cuirassés; trop petits et trop mal défendus pour prendre une part effective à la lutte.

Au résumé, notre escadre idéale, escadre manœuvrière, souple, homogène, redoutable se composerait de 27 bâtiments tout compris, savoir :

18 navires de ligne, dont 9 cuirassés de premier rang et 9 contre-torpilleurs (destroyers de 300 tonneaux);

9 navires hors la ligne, croiseurs-éclaireurs de 4,500 tonneaux environ, propres à tous les services de répétition de signaux, d'éclairage, d'évolutions et de combat.

Ce chiffre de 27 ne présente évidemment aucune fixité absolue; il s'adapte simplement, grâce à sa divisibilité par 9, à l'*unité tactique* qui est de tradition dans notre marine, et qui, sous le nom de *division,* comporte 3 cuirassés, 3 croiseurs et 3 navires légers. Mais rien ne s'opposerait à ce qu'une force navale eût un nombre de divisions supérieur à 3.

Par opposition avec l'unité tactique, nous vou-

drions voir adopter comme *unité stratégique*[1], dans le travail de nos arsenaux, le groupe formé par un vaisseau cuirassé, un croiseur et un contre-torpilleur; autrement dit, nous ne devrions jamais mettre en chantier un cuirassé d'escadre sans prévoir, comme auxiliaires de son rôle futur, un croiseur et un contre-torpilleur. On pourrait ajouter : et inversement.

Cette réforme paraîtra bien modeste à tous et peut-être bien vaine à quelques-uns. Il semble, en effet, qu'elle borne ses prétentions à introduire dans le langage courant une expression nouvelle qui relève du dictionnaire technique bien plutôt qu'elle ne caractérise l'œuvre de nos chantiers. Et, cependant, elle rendrait des services inappréciables, en montrant implicitement et sans cesse le but à atteindre, en introduisant de l'ordre et des vues stratégiques claires dans le système, un peu confus et difficile à saisir en son ensemble, qui préside actuellement à la réfection de notre flotte. Bien plus : cette réforme, modeste et vaine, constitue à elle seule tout un programme ; programme simple, de conception et d'exécution faciles, qui ramènerait à trois les types de nos navires et dont profiteraient bientôt la marine et le Trésor public, tant à cause du travail plus ra-

1. Il faut entendre ce qualificatif dans le sens le plus étendu du vocable dont il dérive, et qui est la préparation à la guerre.

pide dans les ports que d'un emploi plus judicieux de nos budgets.

Faut-il citer quelques chiffres pour montrer le bénéfice que notre puissance maritime retirerait bientôt d'une pareille méthode de travail? Imaginons que le Parlement ait fixé à 80 millions par an la dotation du chapitre des constructions neuves, et que cette libéralité se maintienne intégralement pendant une quinzaine d'années. Avec 80 millions, on peut mettre à flot, tous les ans, deux unités stratégiques, plus deux contre-torpilleurs destinés à remplacer les torpilleurs de haute mer actuels.

Voici, très largement calculée, la décomposition de cette somme annuelle :

2 vaisseaux cuirassés de 1er rang .	54	millions.
2 croiseurs de 4,500 tonneaux . .	20	—
4 contre-torpilleurs de 300 tonn. .	6	—
Total. . .	80	millions.

Au bout de quinze ans, notre marine serait donc accrue de 30 cuirassés de 1er rang, 30 croiseurs moyens et 60 contre-torpilleurs. L'imagination reste saisie devant ces chiffres imposants qui ne laissent pourtant aucune marge à la fantaisie. Quelle force redoutable nous aurions en mains, à quelles fins glorieuses ne pourrions-nous prétendre, si nous avions assez de sagesse et d'esprit de suite pour faire

converger vers cet idéal toutes les ressources matérielles dont nous disposons !

Quoi qu'il en soit, cette flotte magnifique ajoutée à celle que nous possédons déjà, nous permettrait d'offrir la lutte à n'importe quelle marine rivale des mers européennes. Nous disons à dessein : *n'importe quelle rivale,* malgré l'avance considérable qu'a prise la marine britannique. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que les bâtiments construits de nos jours dureront indéfiniment ; qu'ils ne vieilliront guère comme puissance offensive, les trajectoires paraissant parvenues à leur tension maximum ; et que le moment viendra bientôt où, dans chaque pays, les dépenses d'armement, d'entretien et de réparation du matériel flottant absorberont l'intégralité des budgets, en Angleterre comme ailleurs. En France, nous ne faisons encore qu'entrevoir cette limite ; mais nos voisins ont accompli, dans ces dernières années, un si vigoureux effort, qu'ils doivent en approcher de bien près !... Cette pensée ne laisse pas d'être consolante pour les marines qui ne peuvent tout d'un coup, par un miracle industriel, se hausser jusqu'au premier rang. Pour nous, elle nous donnerait une confiance inébranlable dans l'avenir, si nos crédits devaient s'employer comme il vient d'être indiqué.

IV

Nous avons dit, dans la première partie de ce travail, ce que devait être la marine française ; il nous reste à dévoiler ses défauts de l'heure présente et à dire ce qu'elle ne devrait pas être.

Un navire de guerre peut être excellent en soi et constituer une solution idéale du problème que s'était posé le constructeur. Mais au point de vue de l'effet utile, la lutte sur mer a d'autres exigences et la plus impérieuse de toutes consiste dans la sociabilité des éléments divers qui doivent y participer. Un bâtiment de guerre isolé, aussi puissant qu'on l'imagine, ne sera jamais qu'un pauvre sire et contribuera pour rien ou presque rien au résultat final, même si on le place dans les conditions les plus favorables pour déployer à l'aise toutes ses qualités. C'est pourquoi, dans la conception d'une unité de combat, il faut faire entrer en première ligne les nécessités du groupement, et ne pas doter le navire à construire de vertus qui peuvent être parfaites en elles-mêmes, mais qui ne trouveraient pas leur utilisation au voisinage de bâtiments dissemblables. On ne les réaliserait d'ailleurs qu'au détriment d'autres éléments de force tout aussi importants.

Ceci tend à prouver que les navires de guerre doivent être groupés en escadres, qu'une escadre doit être homogène avant tout et que, notamment, une vitesse supérieure dont seraient douées certaines de ses unités, devient parfaitement illusoire dès qu'il s'agit de naviguer, d'évoluer et de combattre en ligne. L'homogénéité peut ne pas s'étendre avec la même rigueur à tous les éléments de force : il n'est pas mauvais, par exemple, qu'il existe, parmi les bâtiments composant une escadre, quelque diversité dans la distribution de l'artillerie. Mais la protection, qui est une fonction directe de la distance de combat, la vitesse, la puissance de route et le rayon de giration doivent tendre vers des valeurs communes, sous peine de perdre d'un côté — et d'une manière très sensible — ce qu'on gagnerait inutilement de l'autre. Est-il nécessaire d'en fournir une preuve irréfutable ? Qu'on imagine une force navale composée d'un nombre égal de garde-côtes et de croiseurs cuirassés. Il n'existe dans cette combinaison aucune harmonie préétablie : les premiers sont gros et courts ; ils sont puissamment défendus et tournent comme des toupies ; les seconds, de marche très supérieure, ne peuvent affronter le combat à courte distance et il leur faut de vastes espaces pour évoluer. Dans ces conditions, le problème tactique devient vraiment d'une extrême difficulté, et on ne pourrait que plaindre le com-

mandant en chef à qui incomberait la tâche de le résoudre devant l'ennemi.

Peut-être a-t-on trop négligé, en France, dans ces dernières années, cette qualité essentielle : l'homogénéité. Nous devrions bien, cependant, nous rappeler que le manque de cohésion de l'armée navale placée sous les ordres du comte de Grasse causa la perte de cette armée et que la bataille de la Dominique s'engagea, du côté français, dans des conditions déplorables par la faute d'un ou deux vaisseaux que compromettait, aux yeux de l'amiral, leur allure défectueuse.

A ce compte, objectera-t-on, la marche en avant deviendrait impossible, puisque les nouveaux navires seraient calqués sur les anciens... Erreur ! et loin de nous cette pensée. Nous ne pouvons pas — ce n'est que trop évident — atteindre l'homogénéité absolue ; mais nous devons y tendre de toutes nos forces en évitant les brusques à-coups, en procédant lentement et méthodiquement, en faisant bénéficier nos vieilles unités de combat — celles qui en valent la peine — des progrès de toute nature réalisés depuis leur construction. Ceci doit s'entendre surtout en ce qui concerne l'artillerie et les chaudières. A ce prix, nous posséderons des escadres homogènes, autant du moins qu'elles peuvent y prétendre.

On entend souvent dire dans les milieux maritimes

où ces questions de matériel passionnent tout le monde : « Quel beau navire ! Comme il est bien assis sur l'eau ! Comme il respire la puissance ! Il nous en faudrait beaucoup de ce modèle dans notre flotte !... » Ne nous laissons point séduire par la magie des lignes plus ou moins harmonieuses et défions-nous de l'espèce de griserie qui naît des qualificatifs eux-mêmes. Les beaux navires sont ceux qui répondent pleinement aux nécessités de la guerre moderne. Et encore un bâtiment de guerre ne va-t-il jamais tout seul : c'est l'ensemble qu'il faut voir et qu'il faut juger ; c'est avec l'ensemble que nous irons au-devant de l'ennemi et c'est de l'ensemble que viendra notre triomphe ou notre défaite.

On trouve dans la flotte française, presque à chaque cas particulier, des solutions heureuses du problème de la construction envisagé au point de vue du combat isolé. Considérés en eux-mêmes, comme forteresses flottantes, nos navires paraissent soigneusement étudiés ; les services y sont relativement aisés ; l'artillerie y est bien répartie et peut se mouvoir dans de vastes champs de tir. Par ailleurs, nous tenons le premier rang pour les chaudière tubuleuses, et les accidents qui surviennent dans nos machines ne sont pas, quoi qu'on en ait dit, plus fréquents que dans les autres marines. Pourquoi donc cette impression favorable disparaît-elle et

fait-elle place à un sentiment d'appréhension, quand on s'efforce de porter un jugement d'ensemble sur notre flotte ?...

Croiseurs et cuirassés, à part quelques honorables exceptions, ne peuvent guère affronter la grosse mer : ils manquent de la stabilité nécessaire. Les poids lourds y sont comme à plaisir accumulés dans les hauts. Leurs murailles rentrantes, leurs formes tourmentées si dispendieuses au gabariage, ne leur permettent point de dépasser une certaine inclinaison par trop voisine de la normale : au delà, c'est le chavirement inévitable. Au lieu des murailles droites, des lignes pleines et sobres qui caractérisent les navires anglais, on rencontre dans notre marine trop de monuments cahotiques, prodigieusement élevés, qui semblent mis là tout exprès pour faire l'office de nids à obus ou pour augmenter l'étendue de la cible offerte à l'ennemi.

La raison de cette surcharge en hauteur se conçoit aisément quand on sait avec quel acharnement se poursuit en France le problème du déplacement minimum. Emmagasiner dans un volume trop rigoureusement calculé de l'artillerie, de la cuirasse, de puissantes machines et du charbon, voilà le point de départ. Surajouter en cours de construction ou d'armement des poids nouveaux, non prévus aux devis primitifs, lesquels manquent d'élasticité, tel est, dans la plupart des cas, le point d'arrivée.

Et comme il est impossible de rien changer au plan des œuvres vives, ce sont les hauts qui bénéficient de tout cet excédent. La place ne fait pas défaut entre la flottaison et la voûte céleste, et tous ceux qui participent à la construction ou à l'armement d'un bâtiment ont une tendance naturelle à rechercher, dans cet espace indéfini, des dégagements à l'encombrement du bas. C'est ainsi que, peu à peu, à la grande stupéfaction des étrangers, les œuvres mortes de nos navires se transforment en châteaux aériens, où l'on établit par surcroît des pièces d'artillerie légère, des masques-abri, des monte-charges, des passerelles volantes de plus en plus élevées, des compas de route, des appareils à gouverner, etc., toutes servitudes nouvelles qui n'entraient pas dans les estimations premières de l'auteur du plan.

Ce n'est pas tout : les lignes matérielles et la stabilité mécanique ne sont pas seules en défaut. Ce qui manque de plus à notre marine, c'est l'unité des vues, une volonté forte apte à commander et désireuse d'aboutir, la continuité dans le projet et dans l'effort. Nos ressources budgétaires s'éparpillent sur un nombre par trop grand de navires dissemblables. Nous abandonnons volontiers les routes droites pour nous égarer dans les chemins tortueux et compliqués. Vienne la guerre ! Nous aurons, certes, beaucoup de bateaux ; mais combien difficile à résoudre le problème qui consistera à

fondre tous ces éléments disparates dans un ensemble harmonique et vibrant !

A vrai dire, ce défaut d'homogénéité dont souffre notre marine — défaut qui se voit dans le détail comme dans l'ensemble de nos constructions — tient à des causes nombreuses et complexes, qui ont trouvé leur expression synthétique parfaite dans l'aphorisme suivant : « La France a un budget trop parcimonieux pour ses ambitions ou des ambitions trop vastes pour son budget[1]. » L'historique de nos mises en chantier depuis vingt ans serait particulièrement édifiant s'il entrait dans nos intentions de récriminer inutilement sur le passé. Nous verrions ainsi qu'on a développé tous les systèmes, un peu au hasard, et abordé tous les types, jusques et y compris la frégate en bois.

Cet état de choses si préjudiciable à notre puissance navale, traduisait fidèlement la confusion qui régnait dans les esprits : ferions-nous la guerre uniquement avec des bateaux minuscules ? Nous contenterions-nous de garde-côtes, bons, dans une certaine mesure, près du rivage, mais impuissants en haute mer ? Continuerons-nous a construire de gros mastodontes, représentant une portion si notable de la fortune publique, pour les voir couler bas au choc d'une simple torpille ? Ne valait-il pas

1. *État actuel des marines de guerre,* Bertin.

mieux chercher dans le navire léger mais ultra-rapide l'engin qui porterait les coup décisifs en détruisant la navigation commerciale, et qui, grâce à sa supériorité de marche, échapperait toujours aux croiseurs ennemis ?... etc.

A la distance où nous en sommes, cette époque de transition, de doute et de tâtonnements, où faillit sombrer notre puissance maritime, apparaît comme un vrai cauchemar... Heureusement, les marins, étrangers pour la plupart à toutes ces polémiques, sentaient bien que les escadres constituaient la seule force vraiment redoutable au service du pays. Les escadres ont survécu ; elles ont subsisté sans désemparer ; elles nous ont conservé des traditions précieuses qui sont le fruit des travaux accumulés par plusieurs générations d'officiers. Si on les avait sacrifiées, personne n'aurait plus en France, à l'heure actuelle, la moindre idée de la guerre sur mer. En outre, pour remplacer nos vieilles unités de combat qui tombaient en ruines, on a continué, de-ci de-là, à mettre en chantier quelque bon cuirassé, quelque bon croiseur. Les effets de cette persévérance salutaire vont se faire sentir bientôt. Si l'intégralité de nos budgets ne fut pas toujours employée très utilement, du moins de grosses épaves ont surnagé et nous en recueillons déjà le bénéfice.

V

Cependant, il semble que nous soyons aujourd'hui acculés à une nouvelle impasse... En voulant associer deux idées divergentes, la guerre d'escadre et la guerre de course, nous avons abouti à un moyen terme qui a la bonne fortune de rallier presque tous les suffrages. Nous voulons parler du *croiseur-cuirassé,* navire à prétentions multiples, qui paraît résumer, grâce à son heureuse appellation, toutes les vertus qui sont propres au croiseur et au cuirassé. En France, nous sommes tous plus ou moins enclins à nous laisser séduire par une formule bien appropriée, offrant toute apparence de logique, et nous adoptons la chose d'enthousiasme lorsque le mot nous plaît. Ce vocable de croiseur-cuirassé a produit ce miracle, bien que les déplacements qu'il caractérise varient de 4,500 à 11,000 tonneaux. Il y a place entre ces deux extrêmes pour bien des navires différents !

Il n'est pas douteux que cette classe de bâtiments ne réponde à un *desideratum* manifeste : construire des bateaux moins lourds et moins coûteux que les cuirassés ; mieux armés et mieux défendus que les croiseurs ; participant dans une certaine mesure aux qualités défensives des premiers, à la mobilité et à l'endurance des seconds ; devant, en fin de compte,

tenir lieu des uns et des autres pour tous les services de la guerre, c'est à coup sûr le comble de l'utilisation budgétaire et c'est aussi le comble de l'art. Malheureusement on oublie qu'une unité de combat n'est, suivant l'expression consacrée, qu'un compromis; qu'elle paie toujours de quelque grave défaut le développement donné à l'un de ses éléments de force; qu'on n'en a jamais, tout compte fait, que pour son argent, et que les résultats atteints ne valent que dans la mesure du tonnage réalisé. Enfin, on néglige ou on dédaigne, en mettant sur cale des navires de 143 mètres de long, les nécessités du groupement. Et nous en revenons toujours là parce que c'est la question primordiale, la seule qui intéresse directement notre puissance maritime : construisons-nous des bâtiments pour en tirer parti isolément, ou bien les destinons-nous à coopérer avec nos forces navales actuelles?

Prenons comme exemple la *Jeanne-d'Arc*, croiseur-cuirassé de 11,000 tonneaux, dont la longueur atteint 143 mètres et la vitesse 23 nœuds. Il nous suffit de connaître le nom de l'auteur du plan pour être assurés que nous aurons là un magnifique navire, réalisant pleinement les conditions imposées à l'éminent ingénieur qui en a tracé les devis. Mais c'est ici que la difficulté commence : lorsque ce superbe spécimen d'architecture navale sera parachevé, lorsqu'il déploiera fièrement ses couleurs, à

quel service pourra-t-on bien l'employer?... Il ne nous appartient pas de répondre à cette embarrassante question. Ce qu'on peut tenir pour évident, c'est qu'on n'a jamais songé, étant données la faible armure et la longueur extrême de ce bâtiment, à l'adjoindre à une escadre dans le but de le mettre en ligne. Et si ces présomptions sont erronées, tout le monde reconnaîtra que cette vitesse de 23 nœuds et l'énorme approvisionnement de charbon enfermé dans les flancs de la *Jeanne-d'Arc* perdent toute raison d'être.

On nous objectera avec quelque apparence de raison que certains navires étrangers tout récents — et non des moindres — classés parmi les cuirassés d'escadre, se rapprochent par bien des points du croiseur-cuirassé; qu'on tend de plus en plus à restreindre la protection pour en reporter le bénéfice sur la vitesse; que la *Jeanne-d'Arc* et le *Canopus* (anglais) ont de nombreux points de similitude; enfin, que nous cherchons ici une simple querelle de mots... Il est vrai, en effet, que l'épaisseur de ceinture du *Canopus* atteint tout juste 152 millimètres. Mais, tout d'abord, il n'est pas prouvé que nos voisins n'aient pas à regretter cet amoindrissement apporté aux facultés défensives des cinq bâtiments de ce modèle. Ils ont d'ailleurs, avec leurs ceintures partielles, une manière singulière de comprendre la protection de la stabilité! En second lieu, le *Cano-*

pus se distingue par son artillerie de perforation extrêmement puissante ; sa vitesse ne prétend pas à plus de 18 nœuds, et sa longueur, la même que celle du type *Cæsar,* le rend parfaitement apte aux évolutions et aux manœuvres d'escadre.

Ce qui particularise d'une façon toute spéciale le croiseur-cuirassé, ce sont ses prétentions à la grande vitesse et le mépris qu'il affecte, comptant sur cette vitesse, pour les gros projectiles de rupture. Sur cette donnée première — supériorité de marche — on a basé toute une tactique appropriée, extrêmement ingénieuse, mais qui n'a qu'un tort : c'est d'être absolument impraticable. Car, de deux choses l'une : ou bien les croiseurs-cuirassés sont destinés à combattre par groupes homogènes, distincts du reste de nos forces navales — et alors, non seulement on ne voit pas trop ce que celles-ci deviendraient en temps de guerre, ni comment serait réalisée l'unité de commandement ; mais encore on peut estimer que le principe de l'homogénéité n'est guère respecté quand les déplacements varient de 7,500 à 11,000 tonneaux, — ou bien on les versera tout simplement dans les escadres, où leur supériorité de marche deviendra presque une gêne, où leur longueur exagérée[1] et leur protection précaire

1. Non pas précisément leur longueur absolue, mais le rapport de la longueur à la largeur, le rayon de giration d'un navire étant en raison directe de ce rapport.

les rendront impropres au service de bâtiments de ligne. Quant à les employer uniquement comme éclaireurs, il est permis de penser que c'est là une utilisation par trop disproportionnée avec leur prix de revient.

Nous n'ignorons pas qu'il existe, en faveur de cette classe de bâtiments, quelques bons arguments qui ont tout l'air d'avoir prévalu dans les grands conseils de la marine. « Un navire de guerre doit être assez fort pour donner des coups et en recevoir. Un éclaireur d'extrême avant-garde doit pouvoir s'approcher de l'ennemi à distance assez courte pour bien le reconnaître et, peut-être, pour essuyer quelque bordée du vaisseau de tête avant d'avoir eu le temps de virer cap pour cap. » Ces considérations ont bien leur valeur. Mais il nous semble qu'on commet ici une erreur de principe en exagérant l'importance du service de l'éclairage. Que penser, en effet, d'un organisme vivant qui aurait concentré toute son énergie dans ses yeux et qui ne garderait, pour attaquer ou se défendre, que des membres débiles?... C'est à une aberration de cette nature qu'on obéit en attribuant aux éclaireurs des dimensions et des moyens défensifs exagérés. Les préoccupations de toute espèce que ce service a fait naître, les problèmes cinématiques qu'il a soulevés, les exercices multipliés auxquels il a donné lieu ont fini par voiler l'objet essentiel de nos forces navales,

celui pour lequel elles sont uniquement constituées et qui est de combattre. L'accessoire est en train de prendre place avant le principal. Certes ! si nos budgets pouvaient s'enfler démesurément, si nous avions la faculté de dépenser sans compter, le croiseur-cuirassé de 11,000 ou 12,000 tonnes représenterait assurément l'éclaireur idéal. Mais il faut en rabattre ; nos ressources sont limitées, et la plus grosse part doit aller aux vrais navires de combat, aux vaisseaux de ligne qui supporteront tout l'effort de l'adversaire.

En définitive, on ignore encore à quels services de guerre le croiseur-cuirassé pourra s'employer. A l'inverse du véritable cuirassé, qui a sa place dans la ligne de bataille, et du croiseur moyen qu'on peut concevoir suffisamment rapide, maniable et endurant, il ne répond à aucune idée tactique précise, logique, irréfutable. A notre avis — et ceci en raison des pratiques constantes de la marine française, — cette classe de bâtiments n'est que la résultante obligée des efforts systématiques qui nous ont toujours poussés vers le déplacement minimum. Elle nous donne la formule exacte de la flotte minimum, comme le *Henri IV* celle du vaisseau de ligne minimum. Une pareille flotte peut, en attendant mieux, donner satisfaction à l'Italie, dont le déficit croît tous les jours ; elle a pu faire illusion à l'Espagne qui avait pour ambition première de ré-

sister à la marine américaine dans les mers des Antilles; elle ne saurait nous contenter, nous, qui avons des devoirs plus impérieux et des obligations plus étendues. Et vraiment, quand on y songe, le rôle que les Espagnols avaient assigné au *Christophe-Colomb* et à ses congénères — encore que les événements n'aient guère répondu à leurs espérances, — ce rôle de surveillance en croisière lointaine est bien celui qui convient le mieux au croiseur-cuirassé. Si jamais nous devons entrer en lutte avec la république de Liberia — nous mentionnons ce pays pour n'en nommer aucun autre, — nous trouverons dans ce matériel tous les éléments nécessaires au triomphe de nos revendications. Par malheur, les croiseurs-cuirassés deviendront bientôt insuffisants pour réduire certaines puissances exotiques qu'il n'est pas besoin de désigner plus clairement.

On n'a pas craint d'affirmer qu'une escadre composée de croiseurs-cuirassés peut offrir le combat avec avantage à n'importe quelle flotte blindée. Afin de savoir jusqu'à quel point cette prétention frise le paradoxe, nous allons essayer de saisir la physionomie d'une bataille navale. Un pareil tableau n'engage d'ailleurs personne, pas même le présomptueux qui en aborde l'esquisse, et l'on sait de reste que les problèmes tactiques élaborés sur le papier n'ont jamais fait de mal qu'à ceux qui les recher-

chent. Cette pensée n'est pas encourageante, mais elle est vraie.

Voici donc en présence deux escadres ennemies, comportant de part et d'autre un nombre égal de vaisseaux cuirassés et de croiseurs. Ces vaisseaux n'ont pas d'autres obligations que de combattre en ligne, suivant la formation adoptée par le commandant en chef, et d'évoluer, au signal de celui-ci, tous ensemble ou par la contre-marche, en se rapprochant aussi scrupuleusement que possible des conditions ordinaires du temps de paix. Par ailleurs, ils offrent leurs robustes murailles aux coups de l'adversaire. Ils doivent en retour faire à ce dernier tout le mal qui est en leur pouvoir. Le rôle des croiseurs est plus complexe : il exige du chef qui aura l'honneur de les commander un sang-froid imperturbable, un coup d'œil d'aigle, une supériorité de manœuvre exceptionnelle, toutes facultés qui lui permettront de saisir au vol l'occasion de déjouer les combinaisons de l'ennemi. Rassemblés en groupe compact, *hors la ligne,* les croiseurs, qui ont découvert cet ennemi et signalé son approche, assistent tout d'abord à la lutte des vaisseaux sans y prendre part. Mais si l'escadre adverse s'efforce d'envelopper l'une des ailes de leur parti et de l'anéantir entre deux feux, ils doivent fondre sur elle à toute allure et, grâce à la bordée intensive de leur artillerie rapide, opérer la diversion la plus efficace.

Ils doivent aussi, le cas échéant, entreprendre pour leur propre compte cette manœuvre qu'ils ont la mission de faire échouer quand c'est l'ennemi qui la tente. Tout ceci est donc une affaire de coup d'œil, de prompte décision, de sens affiné de la guerre, grâce à quoi les intentions de l'adversaire sont comprises au moindre indice et déjouées. Revenons aux cuirassés !

Il semble admis désormais — nous disons : il semble, car c'est le propre du génie de dérouter les présomptions les mieux assises — que les deux escadres adverses ne chercheront pas dans le principe à se pénétrer; qu'elles peloteront en attendant partie et qu'elles engageront la lutte à distance par un duel d'artillerie moyenne. Toutefois, au bout d'un certain nombre de passes, de contre-passes, d'évolutions de toute sorte (chaque groupe blindé sentant d'ailleurs qu'il dépense ses projectiles en pure perte), il est à prévoir que les deux adversaires se rapprocheront l'un de l'autre assez pour ouvrir le feu des grosses pièces. Ce sera la deuxième phase de la bataille, celle pendant laquelle on échangera les coups les plus meurtriers. Enfin, troisième phase, l'un des deux groupes, moins bien exercé au tir ou moins bien pourvu en artillerie, pliant sous le faix et voulant jouer son va-tout, tourne brusquement ses éperons vers l'ennemi. Alors, conséquence forcée, les deux escadres se pénètrent et se croisent.

Pendant un instant, c'est une mêlée terrible où la torpille entre à son tour en jeu. Puis, l'une et l'autre, plus ou moins meurtries, se reforment du bord opposé, et la mêlée recommence peu après, une fois, deux fois..., jusqu'à ce que les dommages soufferts d'un côté rendent le combat par trop inégal. L'escadre vaincue prend chasse, comptant sur ses croiseurs pour couvrir sa retraite et arrêter l'escadre triomphante qui la suit, et achève, au passage, les traînards et les éclopés. La journée est terminée. La fortune des armes s'est prononcée nettement en faveur de la meilleure discipline du feu, ou, à valeur égale, de l'artillerie la plus puissante, de la protection la plus robuste. Il n'y a pas le moindre doute à émettre sur ce point.

Nous devons constater en passant le rôle très secondaire que joue la vitesse dans cette partie terrible. A vrai dire, cet élément de force n'acquiert toute son importance qu'au moment où la bataille n'est même plus disputée, où l'escadre vaincue cherche à échapper par la fuite aux éperons et aux bordées du vainqueur. Ceci est grandement à considérer quand il s'agit d'opter entre une vitesse supérieure et un armement plus puissant ou une protection plus étendue. Car nous ne supposons pas qu'en aucun pays on ait jamais mis à flot de vrais navires de combat avec l'arrière-pensée d'assurer leur défection.

Il faut remarquer également — en nous maintenant toujours dans le domaine conjectural — qu'aucune des deux escadres adverses n'obtient d'effets réellement utiles avant que les distances aient permis d'ouvrir le feu de l'artillerie de rupture. Jusque-là, les pièces de moyen calibre ont bien pu exercer quelques ravages, démolir quelques superstructures et paralyser quelques canons légers ; mais les éléments essentiels à la marche des navires, ainsi que leurs moyens d'action offensifs et défensifs, sont restés à peu près intacts. Aucun organisme vital n'a souffert. En définitive — et c'est là où nous voulions en venir en essayant de dépeindre les phases successives de la lutte, — la victoire ne se décide que dans l'engagement à courte portée et, au besoin, le corps-à-corps.

Il n'en faut pas davantage pour nous amener à conclure qu'une escadre de croiseurs-cuirassés, aussi rapide qu'on la suppose, restera totalement impuissante en présence d'adversaires mieux armés et plus fortement défendus. Son blindage léger ne lui permettant pas d'affronter le souffle des grosses pièces, elle se trouvera dans l'obligation de se maintenir à distance respectueuse de l'ennemi. De là, elle pourra harceler celui-ci, lancer sur lui une grêle de projectiles[1], dont une bonne moitié manquera le

1. A 4,000 mètres, les probabilités d'atteindre un cuirassé avec notre artillerie moyenne, ne dépassent pas, croyons-nous, 50 p. 100.

but. En fin de compte, elle n'obtiendra aucun effet décisif. D'ailleurs, à ce métier, elle aura vite épuisé ses munitions et on la verra rentrer au port en toute hâte pour se réapprovisionner. Au demeurant, guerre à coups d'épingle, action indécise, perte de contact, résultat à peu près nul. Ce n'est pas, semble-t-il, un pareil dénouement que doivent préparer les trois cents millions de notre budget annuel.

Chose curieuse à constater! l'Angleterre, qui attache plus de prix qu'aucune autre puissance à la suprématie navale et qui suit avec une attention scrupuleuse les mises en chantier de l'étranger, vient à peine d'aborder la construction du croiseur-cuirassé. Ce faisant, elle cède, sans nul doute, à l'entraînement général. Sa flotte actuelle atteint, d'ailleurs, de telles proportions qu'elle peut se permettre toutes les fantaisies. Mais en prenant cette détermination, nos voisins se sont placés tout de suite au premier rang: les quatre bateaux de ce type qu'ils viennent de commander à l'industrie privée atteindront 12,000 tonneaux, et nous inclinons à croire, jusqu'à preuve du contraire, qu'ils sont destinés à réaliser le navire autonome, pouvant concourir efficacement à la protection du commerce britannique, et non à constituer, en se groupant, des escadres homogènes d'un nouveau modèle. Quoi qu'il en soit, parmi les 78 croiseurs de tout rang que la marine anglaise a mis en service depuis

le *Defence Naval Act,* et dont les déplacements varient de 3,000 à 14,500 tonneaux, on n'en trouve pas un seul répondant à notre *Dupuy-de-Lôme,* qui date pourtant d'une douzaine d'années déjà. Les sept navires à ceinture partielle du type *Aurora* sont antérieurs à cette époque et n'ont pas été renouvelés. Nous sommes donc en droit d'en inférer que nos voisins ont considéré, après un premier essai, cette conception hybride comme une faute, du moins en ce qui concerne le service des escadres. S'ils y reviennent aujourd'hui, s'ils ont l'air d'avoir changé d'avis, c'est que leur magnifique flotte de *battleships* leur donne une base assez solide pour qu'ils puissent envisager avec sérénité toutes les hypothèses de coalitions.

VI

Les marins anglais n'ont pas paru s'émouvoir davantage du développement que nous avons donné en France à la classe des sous-marins, classe que nous avons honorée, il y a trois ans, d'un retentissant concours public. Et vraiment, on ne saurait leur imputer à crime la parfaite quiétude qu'ils témoignent en cette matière. Ils sauront bien, le cas échéant, mettre à profit nos expériences, si elles réussissent. En attendant, ils demeurent scep-

tiques; ils n'éprouvent aucune hâte d'aller sous l'eau et se contentent d'avoir en mains tous les éléments nécessaires pour rester les maîtres à la surface.

Le sous-marin est, en effet, une merveilleuse trouvaille de cabinet, un sujet d'étude inépuisable qui peut mettre en relief certains officiers travailleurs ayant tourné de ce côté toute leur activité intellectuelle... mais à cela se borne son utilité pratique. Tant qu'on n'aura pas résolu le problème de la vision sous l'eau — et il ne paraît pas qu'on en approche jamais plus près que ne l'a fait la nature elle-même — le torpilleur sous-marin, aussi idéalement parfait qu'on le suppose par ailleurs, sera comme l'aveugle de l'Écriture « qui avait des yeux, mais qui n'y voyait point ». Qu'on imagine un navire de guerre dont la passerelle serait à fond de cale : tel est, sans exagération ni ironie, ce redoutable adversaire. Dès qu'il plonge, le voilà paralysé par la nuit qui l'enveloppe ! La mer est vaste cependant, et pour atteindre un but qui s'y meut en toute liberté, la première condition à réaliser serait de dissiper l'ombre et de ramener la clarté.

Quels que soient les arguments qu'on invoque pour expliquer son existence; qu'on l'appelle sous-marin ou submersible — ce qui implique l'idée de la submersion à volonté, — on ne peut nier qu'il y aura toujours un instant pendant lequel cet engin,

disparaissant à tous les yeux, perdra lui-même toute faculté de vision. Ce sera, sans doute, l'instant critique, celui qui ferait courir au submersible le plus de risques s'il restait à découvert — c'est ainsi, du moins, que la logique le voudrait — et celui aussi où la lumière lui serait le plus nécessaire pour mettre en action ses moyens de destruction. Si, contrairement à l'hypothèse que nous émettons ici, le submersible remonte à la surface pour attaquer, c'est-à-dire tout proche et à portée des coups de l'ennemi, point n'est besoin d'aller chercher si loin : un torpilleur ordinaire, plus maître de sa manœuvre et plus sûr de lui, rendrait des services au moins équivalents sans s'exposer à beaucoup plus de danger. Bref, de quelque manière qu'on torture le problème, on en revient toujours à ceci : ou bien le sous-marin est aveugle quand il devrait y voir clair, ou bien il perd son invulnérabilité et par conséquent sa raison d'être dès qu'il redevient clairvoyant.

Il semblait qu'une infirmité organique aussi fâcheuse dût être un obstacle insurmontable à toute tentative de navigation sous-marine, du moins au point de vue du combat, car l'utilisation industrielle se devine et a déjà, dit-on, porté ses fruits. En France, nous avons pensé le contraire ; et tant qu'on n'y affectera que des sommes minimes, à titre d'expérience, on pourra trouver peut-être que nous

payons un peu cher la solution d'un problème mécanique fort intéressant, mais il serait exagéré de prétendre que notre système défensif en demeure compromis. C'est là, en somme, une innocente manie, qui n'a pas grand retentissement sur le budget et qui n'empêche pas nos voisins d'outre-Manche de dormir tranquilles, derrière l'épais rideau de leurs nombreux croiseurs.

Cependant, quand on aura porté cet engin au plus haut degré de perfection qu'il puisse atteindre, on s'avisera peut-être qu'il n'est dangereux que pour ceux qui le manient et qu'il ne remplit pas toutes les conditions qu'on est en droit d'exiger d'une arme de guerre, notamment celle-ci qui paraît essentielle : pouvoir être dirigée avec sûreté à l'encontre de l'ennemi. Alors, cet épouvantail à moineaux ira rejoindre dans le domaine des vieilles utopies et des antiques légendes, le fameux microbe de la mer, le torpilleur minuscule de 40 tonneaux qu'on devait lancer à l'aventure à travers l'Atlantique, pour couler sur sa route les croiseurs et les paquebots de la perfide Albion[1]...

---

1. Ces lignes étaient écrites depuis longtemps, lorsque les expériences retentissantes du *Gustave-Zédé* sont venues en infirmer, semble-t-il, l'allure pessimiste. Nous ne demandons pas mieux que de croire à la parfaite efficacité du sous-marin, au moins comme arme morale. A ce point de vue, les travaux en cours pourront exercer sur nos ennemis éventuels une influence salutaire. Mais nous redoutons, pour notre pays, que le succès, peut-être exagéré ou prématuré, de ce garde-côtes à trés faible rayon d'action, n'a-

VII

Conclusions. — Ce n'est vraiment pas par ces petits côtés qu'il convient d'envisager l'importante question de notre puissance maritime ; ce n'est pas en voyant mesquin, en cherchant la difficulté sans cesse plus aiguë que nous reprendrons sur mer le rang qui aurait dû nous appartenir toujours.

Hâtons-nous de revenir à de plus saines traditions ; apportons tous nos soins à l'organisation de nos escadres, à leur constitution rationnelle, basée sur l'expérience, le raisonnement tactique et, aussi, le simple bon sens. N'hésitons pas à mettre en chantier les plus puissantes unités de combat qui puissent se voir à flot ; donnons-leur, comme corollaire, la flotte de croiseurs moyens et de contre-torpilleurs dont elles ont besoin pour s'éclairer et pour se défendre contre les surprises de jour et de nuit.

N'affligeons pas plus longtemps nos bateaux de ces formes tourmentées, de ces énormes superstructures qui préparent à souhait le chavirement. Quand bien même la densité du feu et les champs de tir

---

mène l'abandon de la vraie politique maritime. La conquête de la mer : tel est le but de la marine de guerre, sa raison d'être et sa fin dernière. Les grandes et puissantes escadres peuvent seules donner cette « force écrasante » qui assure l'empire de la mer.

devraient en souffrir légèrement, allons à la sobriété de lignes qui, seule, fait les navires solides au mauvais temps. En d'autres termes, soyons marins avant d'être soldats.

Le service de nos stations d'outre-mer ne doit entrer dans nos préoccupations que tout à fait au second plan. Nous aurons bien assez de navires, pas bons à grand'chose dans les escadres, pour aller montrer le pavillon de la France, le faire respecter et le défendre. On ne saurait trop se pénétrer de l'idée que la mère-patrie n'a rien à redouter pour ses colonies lointaines, qu'aucune tentative contre celles-ci ne se peut imaginer, tant que nous posséderons à portée de la main une armée formidable ainsi qu'une flotte imposante prête à toutes les éventualités de la guerre dans les mers européennes.

Et ce résultat peut être atteint au bout de peu de temps avec les dotations annuelles qu'on nous promet, si nos conceptions stratégiques demeurent claires, si nos budgets ne s'éparpillent point sur des unités trop nombreuses et disparates, si nous écartons résolument de nos chantiers toutes les catégories de navires à qui on ne peut assigner un rôle parfaitement défini pendant le combat d'escadre.

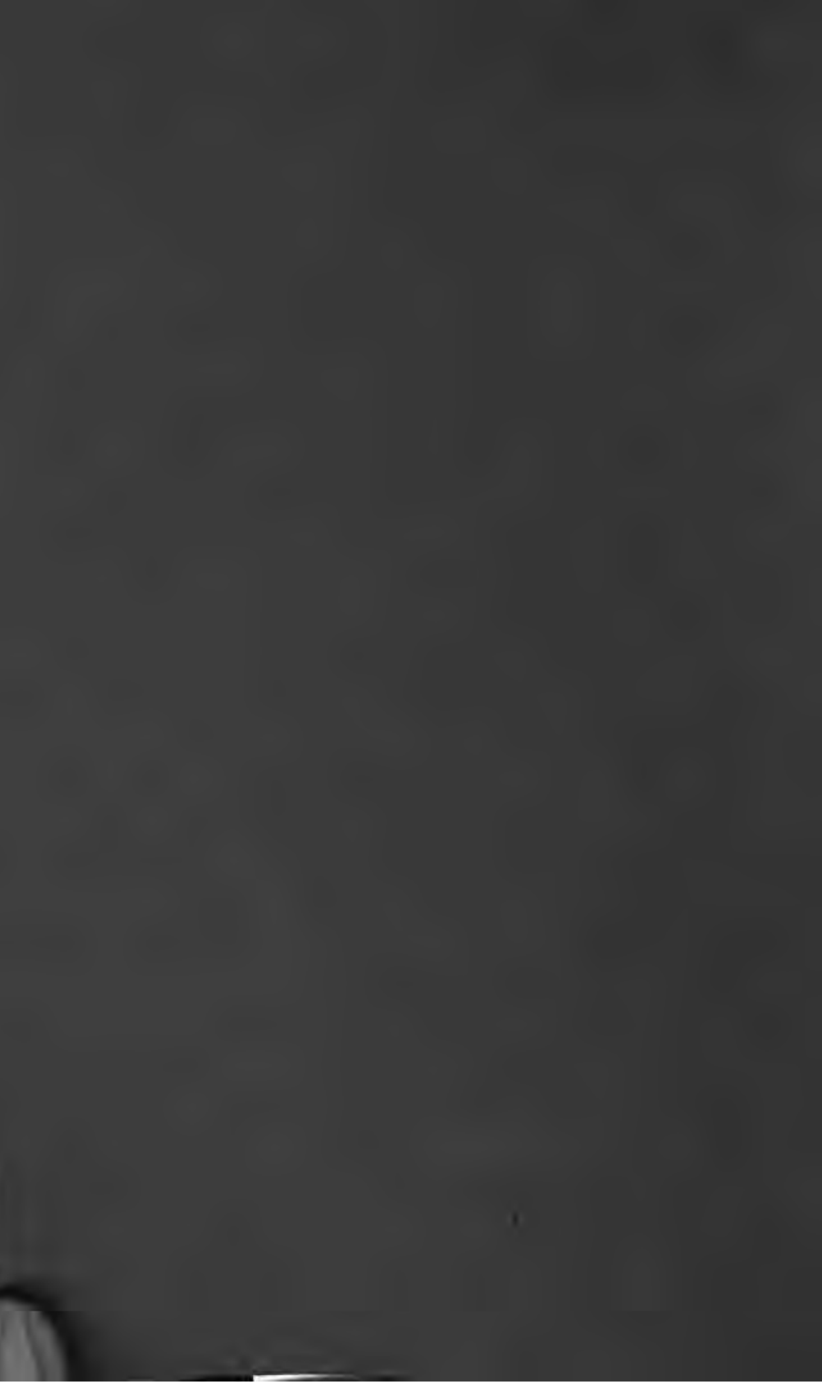
L'unité et la simplicité de vues; la clarté dans les méthodes de travail; la continuité dans le projet sagement mûri et dans l'effort consécutif: voilà ce que nous souhaitons en terminant à notre marine

de guerre, que nous voudrions voir dans un avenir prochain plus grande et plus forte pour le service du pays, plus ardente et plus glorieuse pour son relèvement moral.

Le prestige de la France au dehors se mesure à sa puissance maritime. Développer cette puissance d'après un programme rationnel, en s'appuyant sur les vérités stratégiques qui appartiennent à tous les temps : tel doit être, semble-t-il, le souci constant de ceux qui ont charge de nos destinées.

Nancy, imprimerie Berger-Levrault et Cie.

Nancy, imp. Berger-Levrault et Cie.



DES CLASSES D'HOMMES DE MER.

PAR C.en A. B. PINIÈRE.

PHOCION, insulté par HERPALUS et CTESION, pendant qu'il parlait en public, s'arrêta; et quand ils eurent fini d'invectiver contre lui, cet orateur reprit son discours, sans leur répliquer un seul mot: « Je vous ai déjà parlé, dit-il au peuple, des troupes » pesamment armées et de la cavalerie; il me reste » à vous entretenir de l'infanterie légère. »

A PARIS,

Chez
- LENORMAND, Imprimeur-Libraire, rue des Prêtres-Saint-Germrin-l'Auxerrois, N°. 42.
- DESENNE, Libraire, Palais du Tribunat, galerie de pierre, N°s. 1 et 2.
- VENTE, Libraire, boulevard des Italiens, N°. 340, près la rue Favart.

CE 25 BRUMAIRE, AN XI.
16 Novembre, 1802.

Cet Ecrit doit faire suite à l'Ouvrage intitulé: *Principes Organiques de la Marine Militaire et Causes de sa décadence*, etc.

DES CLASSES D'HOMMES DE MER.

NOUS avons évité, jusqu'à ce jour, de parler des ministres en place : c'était un écueil marqué sur la carte, avant que de grandes révolutions eussent tout changé dans le monde politique. Les fautes du passé pouvaient être la leçon du présent ; mais nous avançons dans la carrière, et le présent doit instruire l'avenir. Lorsque, dans un ouvrage sur L'ADMINISTRATION MINISTÉRIELLE, nous citâmes de subalternes employés des bureaux, nous fûmes accusés de faiblesse ; on crut nous tendre un piége, en déclarant qu'il est peu praticable de juger d'un chef par ses commis ; du moment où nous sommes par les temps récemment écoulés ; et que, suivre un tel plan, c'est écrire, selon l'expression de POPE, non sur le sujet, mais tout-autour. Eh bien ! nous parlerons, s'il le faut, du ministre actuel : le blâmer et compter sur sa reconnaissance, ce serait rendre de lui le plus flatteur témoignage. Sa bienveillance ne nous est pas moins sûrement acquise, si nous n'avons qu'à le louer d'avoir coopéré, avec la section de marine au conseil d'état et le ministre de l'intérieur, à la régénération des classes.

En traitant, n'aguères, des classes de la marine, cet élément unique de notre puissance sur mer, ce principe et ce résultat d'un grand com-

merce et d'une armée formidable, nous avons prouvé combien le nombre de nos matelots influait sur les richesses et la puissance de l'Etat (*). Sans embrasser ici des rapports aussi étendus, nous rapprocherons les institutions navales des deux grands peuples; nous comparerons les effets qu'ils en ont obtenus réciproquement dans leur population maritime; et c'est-là, ce nous semble, un moyen moins compliqué qu'assuré de reconnaître les vices ou les avantages du régime adopté en France dans cette partie du service. En joignant des exemples à la théorie, nous recommandons plus puissamment de sages pratiques.

Les profits ou les désavantages pécuniaires de tout commerce sont toujours bien calculés par des négociants qui s'inquiètent assez peu de l'intérêt public, lorsqu'il ne se trouve pas directement lié à leurs intérêts privés. Les Gouvernements doivent donc favoriser particulièrement les branches de commerce d'une utilité avouée en politique, et moins généralement reconnue du simple commerçant. Aussi l'Angleterre veut-elle que tous les réglements de sa marine tendent à accroître la population et l'industrie maritimes; et ce concours d'efforts se trouvant subordonné à une foule de circonstances fortuites, il a fallu que le Gouvernement pût non-seulement suspendre et modifier certaines loix organiques, telles qu'est ici l'ACTE DE NAVIGATION, mais faire, à l'avantage et au nom du peuple, des sacrifices dont il serait dangereux de soumettre le projet à des discussions solennelles. La prérogative royale trouve donc toujours à s'étendre, en dépit

(*) *Principes organiques de la Marine Militaire*, etc.

du parti d'opposition. Cet ordre de choses nous a trompés. Le gouvernement doit si souvent être législateur, que nos législateurs furent excusables de penser, par une simple transposition d'idées, qu'ils devaient aussi gouverner : de-là mille calamités sur la marine. La législature, ne se pliant pas à des changements successifs et brusques, ne prononçant qu'après les rapports longtemps attendus des comités, les renseignements insuffisants des ports et les provocations du ministre, rendant des lois enfin presque toujours partielles et par conséquent contradictoires, que les circonstances avaient dictées peut-être, et que d'autres circonstances auraient dû annuller; jamais suppléée, rarement secondée par le directoire qu'elle considérait avec des yeux de rivalité, n'avait pas lieu d'attendre des succès dans l'administration maritime. La facilité d'éluder les lois, la difficulté de les exécuter, annihilaient la plupart de leurs dispositions. Tout est changé : l'autorité consulaire peut faire aujourd'hui plus de bien; la législature, moins de mal. « Un chef » unique et sans pair, selon BOSSUET, (*) peut » seul n'avoir d'autre intérêt que les prospérités » de l'Etat; seul il donne à la France tous les » gages de gloire et de sûreté. »

C'est du sein de l'amirauté, non du milieu des orages parlementaires, que naquit chez les Anglais une sage législation maritime. L'amirauté seule, dans cette partie, conserve, en réparant sans cesse, et préserve, en écartant la plupart des chances défavorables. L'Angleterre se repose sur la réunion de ses plus illustres citoyens. Le

(*) *Politique sacrée*, tom. VIII, édit. de 1750, pag. 333, 338, 355, 384.

nombre de ses matelots étant le signe qui lui fait juger des prospérités réelles de son commerce, ne nous étonnons pas qu'elle abandonne divers produits qui borneraient sa population maritime. Elle a, par exemple, interdit, sauf quelques exceptions, d'apporter en Angleterre les denrées et marchandises d'Europe, autrement que dans des vaisseaux anglais ou des vaisseaux qui appartiennent aux ports des pays où croissent les denrées et où se fabriquent les marchandises. Cette loi paraît, au premier coup-d'œil, priver les Anglais de quelques bénéfices dans le change: l'étranger obtient à meilleur compte les objets de leurs manufactures; les importations en Angleterre se trouvent plus couteuses que si la concurrence dans ces opérations de commerce s'établissait sans obstacle ni restriction, entre tous les peuples d'Europe. L'industrie nationale ne laisse pas de s'accroître par cette sorte d'interdiction des étrangers. Leur concours donnerait de gros gains; leur exclusion multiplie les gains médiocres. Les Anglais s'assurent ainsi le bénéfice du frêt. Les intérêts nationaux de l'Angleterre s'isolent de ceux des nations rivales; et à d'autres compensations se joint pour elle un précieux avantage : celui d'employer un plus grand nombre d'hommes de mer.

En comparant chez différents peuples les prohibitions de cette nature, nous jugerons de l'opinion qu'a chaque Etat de l'importance de sa population maritime; nous aurons, d'après eux-mêmes, le secret des forces navales de nos voisins. Ici, l'on oblige le négociant à se procurer les matériaux de construction, dans un commerce direct et difficile, au lieu d'acheter des vaisseaux ou des bois à bien meilleur compte,

de la main des courtiers maritimes, tels que les Bataves. Ailleurs, le négociant achette à bon marché, ou des navires tout faits, ou du moins, de la seconde main et par un intermédiaire favorisé dans un premier achat, les bois qui servent à construire. Le premier moyen appartient à tout peuple puissant qui cherche à employer un grand capital. Ce peuple peut imposer aux commerçants des lois quelquefois dures pour eux, mais non intolérables. Il ne trahit pas ses intérêts; il trouve même plus d'un avantage à borner certains bénéfices. Les frais de construction fussent-ils un surplus du prix auquel il aurait pu acheter de l'étranger les vaisseaux tout faits, la main-d'œuvre s'exerce dans l'intérieur; le numéraire ne sort pas; tout se réduit à des mutations, à des échanges qui donnent aux ports de l'activité : l'industrie et la population maritimes y gagnent. Mais si une nation faible adoptait la même méthode, ses petits capitaux à employer au commerce diminueraient encore par des constructions couteuses; elle construirait moins; sa population maritime décroîtrait; la contrebande ajouterait encore à tant de maux. Ainsi, la cour de Vienne est forcée de tolérer que des bâtiments étrangers fassent le commerce du golfe Adriatique. Elle les y autorise, non par des lois, mais du moins par son silence, et même par des notes non-officielles, insérées dans différentes feuilles qu'elle avoue. Le souverain veut, d'une part, ménager l'honneur de sa marine; de l'autre, l'intérêt de ses peuples : et ce qu'il a de mieux à espérer, c'est que ses sujets frêtent des bâtimens étrangers. Le roi de Bohême se ressent peu du défaut de marins; il a un besoin moins urgent de matelots que d'espèces; l'exemple des grandes puis-

sances ne le séduira point ; il ne doit pas sacrifier à des facultés éventuelles, et occultes pour lui, aux dieux étrangers, aux dieux inconnus. La France a d'autres procédés et une autre ambition. Les divers arrêtés du Gouvernement, en date de fructidor dernier, qui favorisent l'exportation des brais, des goudrons et des résines de notre crû, et déterminent qu'à leur sortie les navires français ne paieront pour ces marchandises que la moitié des droits imposés aux navires étrangers ; l'arrêté de même date, qui facilite l'exportation des cordages de fabrique française, en ce qu'ils ne sont soumis, à la sortie, qu'au simple droit de balance de commerce ; arrêté qui nous permet d'entrer en concurrence avec les Hollandais pour fournir de cet objet une partie de l'Europe maritime ; la défense récente de passer de France en Angleterre sur des navires étrangers, tant d'actes encore du gouvernement français, rapprochent, quoiqu'avec précaution, notre système de celui de nos rivaux. Il faudrait se trouver, comme l'Angleterre, dans l'état de prospérité maritime le plus brillant, pour adopter toutes ses institutions navales, pour s'imposer les mêmes lois, faire à cet égard la loi à l'étranger et borner la puissance des autres peuples, afin d'étendre la sienne propre, surtout en multipliant ses vaisseaux marchands et ses matelots.

Les lois qui, chez nos voisins, défendent textuellement l'importation et l'exportation de presque toutes les marchandises et denrées coloniales dans d'autres vaisseaux que ceux construits en pays de la domination anglaise, ou du moins qui appartiennent véritablement et réellement à des Anglais, nous paraissent exprimer, dans cette alter-

native, deux volontés distinctes. On semble avertir d'abord les régnicoles du grand intérêt que met le gouvernement à multiplier dans les ports des trois royaumes les constructions de navires; une modification ensuite, que l'importance d'une foule d'intérêts privés et peut-être l'impossibilité de construire tant de vaisseaux que doit occuper un commerce immense ont sans doute prescrite, fait rentrer la loi anglaise dans la cathégorie des lois coloniales qu'ont adoptées tous les peuples européens. Les marins anglais ne sont donc pas astreints à naviguer exclusivement sur les vaisseaux construits dans leurs chantiers; mais si le grand intérêt du systême colonial, dont la principale base est le double monopole du commerce d'Europe et d'Amérique, a empêché de soumettre les sujets des trois royaumes à des conditions trop onéreuses, qui compromettraient le succès de ces transactions réciproques de la métropole et de ses possessions outre-mer, le législateur a du moins manifesté, dans une première clause qui n'est pas de rigueur, le dessein de favoriser les arts nautiques, et indiqué par conséquent le moyen d'ajouter à la population maritime.

Le gouvernement français adopte les mêmes principes. Indépendamment de l'interdiction prononcée contre les étrangers pour le commerce de nos îles d'Amérique, l'arrêté du 3 thermidor dernier, qui établit dans les ports de France la perception de droits considérables sur les denrées coloniales venant à l'abri de tout autre pavillon que celui de la république, et de partout ailleurs que de nos colonies, doit exciter l'ardeur des marins français et l'industrie des commerçants. Cet arrêté, sans doute, a renchéri les denrées coloniales; mais l'étranger n'enlève

plus notre numéraire; la circulation intérieure y gagne; le commerce national, d'abord concentré, s'étendra bientôt à la circonférence; c'est-à-dire, que, dans une progression heureuse, nous préluderons par le commerce de cabotage sur nos côtes, aux grandes navigations de l'Inde, de l'Afrique et de l'Amérique.

C'est, en effet, au cabotage sur les côtes d'Angleterre que nos rivaux doivent, en grande partie, leur puissance navale. Ce commerce de port à port est celui qui, après les grandes pêches, offre aux Anglais le plus de ressources. Tandis que le cabotage sur les côtes de France entretenait à nos dépens une prodigieuse quantité de matelots hollandais, danois et suédois, les Anglais ne permettaient, comme ils ne permettent aujourd'hui, à aucuns vaisseaux étrangers les transports par mer, d'une province à l'autre de leur île : ce commerce, dont le célèbre SMITH (*) a montré les principaux avantages sur tout commerce par terre, mais en n'embrassant la question que sous le rapport des gains du trafiquant, ils le font sans partage dans les pays de leur domination. Nul Etat ne défend ses approches avec plus de soin; nul ne s'occupe avec une activité plus constante des moyens de l'emporter sur ses rivaux. Les Hollandais, n'aguère si opulents du courtage maritime, et dont les trafiquants de tous les pays réclamaient l'utile médiation, furent plus rigoureusement exclus des ports du royaume-uni, par cette raison précisément que l'intérêt d'une foule d'individus les y appellait. La loi qui interdit l'entrée des ports anglais à tous les vaisseaux étrangers chargés

(*) *Richesse des Nations.*

d'autres marchandises que celles qui croissent ou se fabriquent chez les peuples auxquels ces vaisseaux appartiennent, était surtout dirigée contre les Bataves, que l'industrie maritime rend opulents, mais que la nature de leur sol réduit à vivre des récoltes de leurs voisins, et qui ne peuvent faire fleurir leurs manufactures qu'à la honte des nations plus favorisées du ciel. A plus forte raison les Hollandais furent ils obligés de reconnaître la loi commune qui défend aux étrangers de trafiquer sur les côtes d'Angleterre de denrées et marchandises anglaises. Ils ne furent pas les facteurs des trois royaumes; ils l'étaient du reste du monde. Les Anglais cependant auront encore quelque peine à les supplanter tout-à-fait dans le commerce d'économie en Europe. Les peuples sentent que la Hollande, par sa faiblesse même, donne une garantie de plus de sa bonne foi, de sa fidélité dans les transactions. Serait-ce donc un excès de force qui limite la puissance anglaise? La grande Bretagne a du moins étendu, autant qu'il lui était possible, les avantages du commerce de port à port. Elle a si bien connu les ressources qu'il lui présentait, qu'afin de ne point le dénaturer ou l'amoindrir, elle s'est soumise à quelques désavantages partiels; elle a fait l'abandon de quelques profits prochains; voulant associer constamment ses gains à un surcroît de forces navales qui en assurât le renouvellement. Ainsi le commerce de charbon de terre occupe annuellement dix mille hommes de mer, selon les derniers calculs; et c'est pourquoi on a défendu d'exploiter des mines de ce combustible, voisines de Londres et de plusieurs autres villes de grande consommation. Quelques bénéfices individuels

sur le prix des marchandises compenseraient-ils, pour l'Etat, la perte de ses matelots? Les Anglais, par un même motif, refusent de creuser des canaux dès longtemps projetés, et qui rendraient moins couteuses une foule de marchandises, en faisant baisser le prix des transports. Ces grandes vues leur ont été profitables. Le commerce de port à port sur les côtes anglaises donne aux trois royaumes cent vingt mille matelots ; c'est-à-dire, à-peu-près le double de ce que pouvaient fournir avant la révolution toutes nos classes d'hommes de mer réunies : et cependant le commerce de long cours et la pêche mettent encore à la disposition du gouvernement anglais un nombre égal d'hommes de mer.

Le grand parti que ce gouvernement tire de la pêche est la suite des plus sages mesures. En même temps que les Anglais défendent l'importation chez eux de presque tout le poisson pêché par des étrangers, ou ne la permettent qu'à des conditions assez dures, ils dérogent d'ailleurs, pour cette seule denrée, au système prohibitif qui fait la base de leurs statuts de commerce, et autorisent les pêcheurs de leurs colonies, ainsi que ceux d'Angleterre, à exporter les produits des pêches dans presque toute l'Europe. Ils ont assigné et payent exactement aux pêcheurs des gratifications fixées à deux livres sterlings par tonneau pour tout bâtiment dont le port excède cent cinquante tonneaux; à trente schel. par tonneau pour tous les autres. Ils prodiguent, en faveur des marins qui s'occupent de la pêche, les exemptions de droits fiscaux, et déterminent toujours sur les difficultés et les chances de perte qu'offrent les diverses pêcheries et sur l'importance attachée au surcroît des matelots

que chacune d'elles doit fournir, le degré de faveur à accorder.

Etendre cette branche de commerce, pour multiplier ses matelots ; priver ses voisins de la même faculté ; telle fut, de tout temps, l'ambition des Anglais. On n'ignore pas que la reine ANNE voulut nous interdire la pêche sur nos propres côtes. LOUIS XIV sut se refuser à cette désastreuse condition de paix. Longtemps après, et à la signature de nouveaux préliminaires, en 1762, le duc de BEDFORT, plénipotentiaire anglais, disait avoir exposé sa tête, pour n'être point parvenu, dans ses négociations, à nous interdire la pêche du banc de Terre-Neuve. La cour, le parlement, les journaux, le théâtre, l'accablèrent de sarcasmes. Un peuple qui apprécie avec autant de sens les vrais éléments des richesses et de la puissance, les principes de la force respective des nations, supplée au gouvernement et exerce en corps une grande magistrature.

Récemment en France, sur la proposition du conseil d'état et du ministre de l'intérieur, le premier consul a accordé diverses primes aux bâtimens pêcheurs. Il est digne de remarque, qu'on doit à un amiral homme d'état les sages dispositions d'un arrêté particulier à ce sujet ; arrêté qui, pour plusieurs sortes de pêches, établit les primes sur le nombre de matelots et non sur le port par tonneaux des bâtimens. On a pris aussi des mesures pour que les matelots français pussent jouir, sans rivalité, des pêcheries qui nous appartiennent ; et si la France est encore obligée de permettre qu'ils fassent ce commerce sur des bâtiments construits chez l'étranger, ce ne sera sans doute que pour un temps limité. Lorsque le commerce de port à port aura accru

sur les côtes françaises des deux mers l'activité des chantiers, en même temps que le nombre des ouvriers classés et des marins; lorsque la Hollande, pour qui le seul cabotage sur les côtes de France entretenait n'aguère trente mille matelots, aura perdu, avec cette branche d'industrie qui déjà lui échappe, l'espèce de privilége exclusif, dont elle a trop long-temps joui, de nous fournir des vaisseaux ou du moins les bois qui servent à les construire; lorsque cette puissance de banque, dont tous les gains se trouvent liés à une théorie ingénieuse, se trouvera décidément privée, par l'altération de son premier capital, d'une foule de ressources; alors la France construira sans doute assez de navires pour n'être pas forcée de nauliser des bâtimens étrangers. Cet avantage, elle l'associera nécessairement à l'augmentation des classes qui font ainsi directement la richesse de la marine marchande, la force de la marine militaire.

Et combien de fois les anglais eux-mêmes ne nous ont-ils pas, à cet égard, avertis de ce qui nous manquait! Nous n'avions pas encore éprouvé le consulat d'un homme de génie, invincible dans les batailles, plus grand dans l'administration publique. Aussi M. Gray disait-il à la chambre des communes, le 2 pluviose an 9 : « Je demande quel avantage tirerait la France de la » fourniture de munitions navales par les neutres; » la France n'ayant que des flottes mal exercées; » la France qui, lors même qu'elle aurait des » vaisseaux, manque de matelots? A quoi servirait, sinon à embarrasser cet état, une addition purement numérique à sa marine, sans les » muscles et les nerfs qui donnent à l'armée navale la faculté d'agir comme un corps bien cons-

» titué ? Quelle nation, dit le chancelier de l'E-
» chiquier, dans la séance du 7 floréal de la
» chambre des communes, quelle puissance peut
» être comparée au peuple anglais, sous les rap-
» ports d'un accroissement de prospérités ? De
» mil sept cent quatre-vingt-treize à mille huit
» cent-un, le nombre de nos matelots s'est accru
» de 25,373 hommes, et nos capitaux ont néces-
» sairement suivi la même progression. La ma-
» rine française, dit lord HAWKERBURY, dans
» la séance de la chambre des communes du 23
» floréal an 10, se trouve diminuée de plus de
» moitié. Son commerce est à créer. Il se borne
» à la Méditerannée, aux Antilles et à quelque
» cabotage assez mal entendu. Nous avons ce-
» pendant vu s'augmenter de 26,000 hommes
» notre puissance navale, et nos forces relatives
» se sont élevées encore davantage, alors que la
» France, loin d'éprouver de l'augmentation dans
» le nombre de ses marins, les a vus au contraire
» s'enfuir, disparaître ; qu'ils ont attiré à eux
» leurs familles ; et que, justifiés par le besoin
» d'assurer leur subsistance, ils appauvrissent
» doublement leur pays, en enrichissant ses voi-
» sins. » Si les conseils ou seulement les avis d'un ennemi sont suspects, profitons du moins de son exemple et de notre expérience.

A cela l'on s'écrie : « L'Angleterre ne subsiste
» que par sa marine ; et sans marine, la France
» est encore et sera toujours une grande puis-
» sance. » On se trompe sans doute en ce dernier point, comme nous croyons l'avoir prouvé dans un autre écrit. Parmi les puissances commerciales et coloniales, et dans les systêmes modernes, la nation qui paye le plus de soldats se rachète communément des malheurs qu'entraîne

la guerre. Des circonstances fortuites, le règne d'un grand prince, les convulsions révolutionnaires peuvent faire naître un héros, plusieurs même; et leurs grandes ames suppléeront aux forces physiques dont leur pays sera dépourvu. Chaque peuple, à son tour, eut cette fortune; aucun ne doit compter sur les races périssables de ses héros; et, à quelques distinctions près, on peut apprécier la puissance des différentes nations de l'Europe par les produits de leurs colonies et de leur commerce respectifs.

Le commerce des Anglais leur fournissait n'aguère une armée navale très-formidable et les fonds nécessaires pour soudoyer une armée de terre, qu'en effet cette nation entretenait, autant pour son intérêt direct que pour la défense de ses alliés; et nos soldats ont triomphé sur le continent! Les Anglais néanmoins s'enorgueillissent de quelques succès achetés à prix d'or. C'est en Allemagne, c'est en Italie qu'ils prétendent avoir fait la conquête de nos colonies d'Amérique, ruiné nos comptoirs d'Afrique, et non-seulement détruit nos factoreries d'Asie, mais encore subjugué l'Inde que la France ne pouvait plus secourir. Souvent, une défaite aurait compromis jusqu'à notre existence politique, et toujours nous avons vaincu : mais, sur le champ même de nos victoires, les Anglais détruisaient notre commerce et notre marine. Il était urgent d'entretenir, à grands frais, une multitude de soldats; il devenait impossible de trouver des fonds pour les marins dont la conservation eût doublé les succès de la guerre et présagé nos prospérités ultérieures.

Que la paix donc, en formant des matelots, nous prépare des ressources pour une guerre à

venir ! Nous avons été forcés de renouveller cinq fois consécutivement l'armée navale, dans les cinq dernières guerres de mer ; et de-là nos désastres. L'insouciance étoit à ce point, que le maréchal de NOAILLES (*), dans ses mémoires, met en doute que le ministère s'occupât de commerce maritime et de vaisseaux de guerre. « J'ignore, » dit-il, si l'on a jamais eu de projet fixe en fait » de marine : on ne pense à rien ; on désap- » prouve même ceux qui se donnent la peine » de penser. » Cette aliénation d'esprit annonçait une impuissance physique très-prochaine : aussi le maréchal de BELLE-ISLE (**) tenait-il ce discours à LOUIS XV : « Si toutes les puis- » sances du continent marchaient contre la France, » elle leverait cinq cents mille hommes, pour » faire tête à cette coalition ; mais si c'étaient les » Anglais qui nous déclarassent la guerre, nous » ne saurions où trouver soixante mille matelots. » Quelques ministres de la marine, il est vrai, ne désespérèrent pas si aisément de l'armée navale ; mais leur espoir était-il fondé sur des motifs qui dussent inspirer de la confiance dans leur administration ? Certain ex-ministre, auteur d'un ouvrage publié à ce sujet il y a quelques mois, propose un plan dont l'idée lui est heureusement venue trop tard pour être dangereuse ; il attente, sans intérêt personnel, à la réputation du plus grand ministre. « COLBERT (***), selon lui, n'avait » que de misérables vues mercantiles, en créant » la marine ; et, pour l'emporter sur l'Angleterre,

---

(*) *Mémoires de Noailles*, tom. VI, pag. 240.

(**) *Testament politique du Maréchal de BELLE-ISLE ; Codicile.*

(***) *Lettres d'un Observateur sur la Marine, chez CLOUSIER, Libraire.*

» nation marchande, il suffit d'introduire dans » nos flottes des troupes régulières qui sachent » manier le canon et tous les instruments qui » servent à manœuvrer et réparer les vaisseaux. » Il faut, ajoute-t-il, en exclure ces matelots de » commerce, propres seulement à nous retracer » les levées informes de serfs que les barons et les » chevaliers, dans les derniers siècles barbares, » menaient à la guerre, quand la guerre n'était » qu'un métier. » L'auteur d'un systême aussi erroné voudrait donc que l'armée navale et le commerce entretinssent chacun 80,000 hommes. En supposant, ce qui ne sera jamais, que l'état de nos finances rendît de tels projets bien praticables, l'ex-ministre aurait dû se demander ce que deviendraient, en temps de guerre, les 80,000 hommes du commerce non employés, dans l'interruption assez probable de la navigation marchande; en temps de paix, les 80,000 hommes de l'armée navale. Pour mettre à l'aise notre auteur, nous supposons ici qu'en temps de paix, ces derniers 80,000 hommes seront entretenus par le gouvernement, quoi qu'il en coute; et que, pour les exercer, on armera chaque année cent vaisseaux de ligne. Mais, pendant la guerre, le trésor de l'Etat sera-t-il encore grevé de l'entretien des 80,000 hommes que le commerce aura vraisemblablement cessé d'employer ? L'ex-ministre va se décider pour l'affirmative. Or, dans cette hypothèse gratuite, l'inaction ne ferait-elle rien perdre à ceux-ci de leur vigueur et de leur adresse ? Ils deviendraient sans doute inhabiles au métier de la mer, ou plutôt ils fuiraient chez nos voisins qui les paieraient chèrement; même au sein de l'Angleterre, qui, empressée d'attirer des marins étran-

gers

gers pour étendre de plus en plus son commerce et nous priver de la ressource qu'elle s'approprie, leur assure, après deux ans de services, les droits de naturalité; et permet à ses armateurs de composer les équipages de leurs vaisseaux de manière qu'il n'y ait qu'un quart d'originaires Anglais. Cette seule disposition annonce que le systême qu'on nous propose serait doublement utile aux Anglais et nuisible à la France.

Est-il vrai d'ailleurs, ose-t-on dire, que le matelot soit étranger aux passions nobles? Est-il vrai que la plupart de nos marins participent à cet esprit mercantile? Notre auteur ne confond-il pas le subrécargue avec les officiers de vaisseau marchand, et ceux-ci avec ces différentes classes de marins que la guerre appelle sur nos vaisseaux? Quel intérêt ont donc en général les matelots dans les chargements du commerce? Soldés par mois et à appointements fixes sur les bâtiments des particuliers comme sur ceux de l'Etat, ils ne s'informent ni du prix des ventes, ni de la valeur des achats, ni de l'affluence plus ou moins grande de nos commerçants dans les colonies françaises ou dans toute autre partie du monde, ni de l'abondance ou de la rareté des marchandises. Ils se bornent à préparer, charger, manœuvrer et conserver les vaisseaux. Ils s'exercent aux armes, sur les vaisseaux de l'Etat. Quelque théorie, beaucoup de pratique, l'habitude d'estimer les distances, l'intrépidité d'état, faisaient du corps de nos canoniers-matelots, le premier corps d'Artillerie qu'il y eût en Europe. Tel était le sentiment de LOWENDAL, après les avoir employés à Berg-op-zoom; tel le témoignage de tous les généraux qui, depuis un demi-siècle, en ont eu le secours, dans les sièges ou les batailles. Nos

marins eussent-ils moins rempli les emplois de la guerre, leur profession ne serait pas purement mercantile, comme le pense un écrivain sur la marine, qui jamais ne fut marin. Menacés en pleine mer du courroux des flots, de la fureur des vents, des accidents du feu; plus exposés, lorsque, se rapprochant du rivage, ils bravent encore les écueils, les marins voient s'unir contr'eux, à la conjuration des éléments prêts à les détruire tout-d'un-coup, les maladies plus lentes, mais si communes et presque incurables sur mer, l'intempérie de cent climats; chaque instant les instruit à mépriser la vie. Ils affrontent sans cesse en détail tous les périls qui se reproduisent ou peuvent se reproduire ensemble dans un jour de combat naval. Certes, cette éducation est martiale, cet apprentissage n'est pas étranger à l'état militaire; cette gymnastique endurcit le corps, nourrit le courage; l'écrivain qui veut qu'on éclaire l'esprit des matelots, qu'on leur apprenne que la *guerre n'est pas un métier*, a moins considéré cette question en penseur qu'en artiste imbu des préjugés de sa profession.

Et c'est en substituant de pareilles billevesées aux vastes conceptions qu'avaient produit la plus profonde connaissance de l'esprit humain et de nos intérêts politiques; c'est en opposant de véritables rêveries aux plus heureuses institutions, qu'on prétend décrier les ministres du grand siècle! Hommes petits et vains, courbez une fois vos fronts dans la poussière! Respectez COLBERT; admirez ses plans: ils s'éloignent également de la déplorable parcimonie, dont quelques ministres de la marine ont donné l'exemple, et de l'extravagante dépense qui, dans

certaines périodes, ne fut guère moins funeste.

COLBERT, en effet, ne se refusait pas aux dépenses qu'un jour leurs produits devaient justifier. Il ne pensait pas, comme nos économes d'argent et d'idées, pouvoir constituer une marine, par le seul effet de la parole. Cette puissance appartient à Dieu : ses pensées sont des réalités; ses volontés, des actes. L'homme de génie qui représente faiblement ici bas la divinité, ne prétend pas faire quelque chose de rien. Aussi COLBERT montra-t-il une plus raisonnable ambition. Il destina les matelots à trois services différents : un tiers des marins classés fut consacré au commerce; un tiers, employé dans les ports ou sur les escadres; les autres, à demi-solde, payés par le gouvernement et prêts à s'embarquer au premier ordre, avaient permission de s'occuper du cabotage et de la pêche sur nos côtes : leur subsistance était assurée; plusieurs acquirent de l'aisance; ils conçurent ensuite l'ambition des honneurs et le sentiment de la gloire.

De toutes les parties du commerce maritime, le cabotage est la plus féconde en matelots, et celle que les faveurs du Gouvernement peuvent le plus aisément rendre profitable. Extrêmement variées, les grandes comme les petites entreprises y tendent au même but d'utilité générale; et l'Etat y seconde sans peine les opérations particulières; il les dirige, sans paraître s'en mêler et avec un discernement qu'il n'aurait pas toujours la faculté d'apporter dans les opérations de tout autre commerce plus éloigné de ses regards. Eh! combien le cabotage ne lui fournit-il pas de moyens de protéger les autres parties de notre commerce maritime, en donnant à l'armée une élite nombreuse d'hommes de mer! C'est en se

jouant autour de l'aire, que l'aiglon se prépare à tenter les hasards d'une longue carrière; le jeune homme veut s'essayer dans un premier voyage sur les côtes, avant de s'adonner tout entier au métier de la mer, et de s'expatrier pour longtemps. La demi-solde que donnait COLBERT au tiers des matelots, ne pouvait donc qu'ajouter à la population maritime, et favorisait l'espèce de commerce dont on peut le plus facilement s'assurer, sur lequel on doit compter davantage, parce que, plus constant dans ses produits, il dépend moins des chances de la guerre et de l'habileté des négociateurs; qu'enfin, sous une sage administration, il est nécessairement suivi du succès. Sans fixer aujourd'hui le nombre d'hommes que doit employer annuellement l'armée navale, pourquoi n'accorderait-on pas à un certain nombre de nos matelots, réservés pour le cabotage, la moitié de leur solde respective, en ayant égard au grade de chacun? On les obligerait seulement à ne point s'éloigner des côtes françaises; ils s'occuperaient du commerce de port à port. Alors le principal avantage que nous ayons sur les Anglais aux premières hostilités, celui des levées que facilitent les classes, tandis que la presse ne fournit que lentement d'hommes de mer l'Angleterre, cette faculté s'accroîtrait pour nous. La plupart de nos vaisseaux pourraient être armés au premier ordre. Tels seraient les principaux effets, ou du moins les effets les plus directement utiles à l'Etat, des faveurs qu'on paraîtrait accorder généreusement au commerce qui détruit le moins d'hommes, et, par cette raison, contribue plus qu'aucun autre, proportion gardée, à la prospérité des classes. Ajoutons enfin que, loin d'enrichir la Hollande

à nos dépens et d'entretenir, par le cabotage et la pêche sur nos côtes, une multitude de ses matelots qui, depuis le traité de Nimègue, en 1678, ont envahi l'héritage que nous tenions de la nature, nous aurions, à notre tour, et surtout par le nombre de nos matelots, de grands avantages sur les Etats industrieux du Nord de l'Europe, dans une navigation non interrompue pour nous, comme le sera la leur, pendant la mauvaise saison, parmi les glaces, la tempête, les inondations, les longues nuits, sur des côtes en général plus difficiles que les nôtres et plus dangereuses.

Le gouvernement, en ouvrant cette nouvelle voie au commerce, serait donc bien dédommagé de la dépense, ou pour mieux dire de l'espèce d'avance qu'on lui demande. Il faudrait quatre ou cinq millions par an; et si des besoins très-urgents interdisent d'en faire, dès ce jour, le sacrifice, il sera facile de les recouvrer par un léger droit sur le tonnage, à acquitter seulement au port où l'on arrive et non à celui du départ; car, l'argent devant entrer par l'exportation du superflu de nos denrées et marchandises, et sortir en paiement des denrées étrangères qui nous manquent sans être d'une nécessité absolue, il devient important d'empêcher que le commerce étranger, par des manœuvres astucieuses, ne se confonde avec le commerce de port à port sur nos côtes, et de prévenir ou d'entraver en ce moment une extraction de numéraire, qui ne nous serait pas profitable. La contribution proposée serait d'autant plus juste, que les matelots à demi-solde payée par l'Etat s'engageraient, par ce motif, à bon compte au service du marchand. Usons, du reste, sobrement de ce moyen,

utile, si l'on ne peut mieux faire, de nous récupérer de quelques avances. A la longue, il deviendrait pernicieux aux nationaux. L'étranger, qui actuellement achette à meilleur marché que nous et qu'on ne peut toujours éloigner par des prohibitions, livre à bas prix et nous contraint à acheter de lui : à plus forte raison, si de nouveaux impôts, mais plus graves que celui que nous proposons, renchérissaient les marchandises dont trafiquent nos navires, son commerce s'accroîtrait-il aux dépens du nôtre ; la plupart de nos matelots quitteraient la France ; le salaire des autres et conséquemment le prix du fret, augmenteraient ; les travaux se ralentiraient dans l'intérieur ; les reproductions de toutes sortes deviendraient chaque jour plus rares, et l'Etat perdrait, pour avoir voulu trop gagner. Telle est en général l'histoire des contributions. Aussi, en même temps que nous trouvons une véritable nécessité à favoriser le commerce et les classes de gens de mer par la demi-solde en question, nous croyons qu'il serait heureux de n'être point obligés de chercher des fonds pour cela dans une contribution particulière sur le commerce. L'Etat n'aurait à s'imposer ici qu'une dépense momentanée ; et lorsque nous aurions supplanté nos voisins dans le cabotage des côtes de France, et que, par ce commerce, d'intarrissables richesses féconderaient la marine, le Gouvernement retirerait ses dons ; il préleverait des tributs plus considérables, après avoir ajouté d'ailleurs à tous ses moyens de force.

Le Ministre du commerce ou de l'intérieur ne verra donc pas indifféremment les classes de la marine : c'est lui, en effet, qu'elles doivent invoquer ; il exerce déjà sa surveillance sur le mode

d'instruction des marins ; il est chargé de payer les travaux des ports secondaires ; il délivre les congés de bâtiments marchands. On a ordonné que les officiers de port commerçant seraient à la charge de la municipalité locale, et le ministre de l'intérieur a dès-lors quelqu'inspection sur ces marins. Nous desirerions que les classes fissent aussi partie de son apanage administratif. De quelque titre étranger à l'armée navale qu'on désigne un ministère, c'est au ministre pourvu d'argent que doit appartenir l'administration de la marine ; sans quoi les arts de luxe usurperaient des priviléges sur les arts dont l'Etat ne peut se passer.

Ce n'est pas le défaut d'argent qui seul influe d'une manière fâcheuse sur le sort des classes. La distribution de fonds affectés au ministère de la marine, sans désignation assez spécifiée de l'emploi à telle ou telle partie du service, laisse non-seulement au ministre, mais assez fréquemment à de subalternes administrateurs, la liberté d'appliquer la dépense à des objets de prédilection particulière, au détriment de tous les autres ; et les classes furent ainsi sacrifiées, tantôt aux constructions, tantôt aux colonies, souvent à des parties bien moins importantes, sans qu'on voulût remarquer ni la dépendance réciproque des divers services, ni la nécessité de les mettre en harmonie. Des formes de comptabilité établies dans la marine, et dont ce n'est pas ici le lieu de détailler les vices, pèsent aujourd'hui sur les marins. On prévenait autrefois leurs besoins, on leur délivrait des mandats d'acompte sur le trésor de la marine : ces mandats étaient retirés à la fin de l'année, et un mandat définitif donnait la facilité de régler les comptes avec le ministre des finances et la trésorerie. Aujourd'hui, tous les mandats étant

définitifs, les articles de dépense à additionner se trouvent déjà fort multipliés ; ils seraient plus nombreux encore si l'on ne mettait beaucoup d'obstacles aux paiemens partiels. Le défaut d'action directe de la marine dans sa comptabilité lèse les individus classés, cette race d'hommes dont il faut soigner les intérêts presqu'à leur insçu, soutenir l'ardeur en la ménageant, et préparer le repos. On sait quels furent ces flibustiers, prodigues de leur butin et de hauts faits, trop étrangers aux agréments de la vie civile pour ne pas négliger les soins de l'avenir, et qui dissipaient en un jour les fruits d'un an de fatigues. La misère les détruisit bientôt. Tels, en général, les marins d'un ordre subalterne. Ils sont extrêmes en tout; de pénibles et continuels travaux leur ont fait contracter cette dureté d'organes qui les prive d'un utile souvenir et d'une prévoyance économique. Que l'Etat prenne donc leur tutèle : prévenons les excès auxquels le matelot se livre avec énergie; arrêtons l'abus que de fortes passions le portent à faire de ses facultés; et qu'il subisse, de son aveu, la nécessité d'en modérer l'usage.

Créancier de l'Etat, le marin, durant la révolution, ne périssait pas d'excès; il mourait de faim. Les Consuls s'efforcent de réparer les maux que les gouvernements antérieurs avaient accumulés; mais les intentions bienfaisantes sont fréquemment trompées. Un arrêté consulaire, en date du 23 pluviose an 10, concernant le paiement des soldes, salaires et traitements arriérés, met à la disposition du ministre de la marine, pour l'exercice de l'an huit, deux millions capital, payables en inscriptions au grand livre de la dette publique, portant intérêt de cinq p. 100;

et pour les exercices des années cinq, six et sept, six millions capital, en inscriptions à trois p. 100 d'intérêt. Les divers *budjets* prouvent que le gouvernement ne pouvait mieux faire, et que sa sollicitude est sans bornes, quelques limites qu'aient ses ressources: ainsi, pour ne pas trop ajouter dans l'état des créances aux travaux de la trésorerie, qui seraient devenus interminables, il a ordonné qu'on ne liquiderait que les créances de cent pistoles au moins, pour l'exercice de l'an huit, et de seize cent soixante-six livres pour les années précédentes. Le matelot, créancier de l'Etat pour 50, 60 ou 100 francs, et à qui, d'ailleurs, on laisse la faculté d'attendre son paiement, sans que l'époque soit fixée à laquelle on se libérera envers lui, aime mieux associer ses intérêts et mêler sa créance avec d'autres, jusqu'à la concurrence de la somme exigée pour effectuer la liquidation. De-là renaît, sous de nouvelles formes, l'agiotage dont nous avions annoncé, par un autre écrit, l'extinction dans les ports. L'agioteur envoie ses émissaires : il se rend, à très-bas prix, propriétaire des petites créances du marin; il calomnie le gouvernement, il calomnie toutes les classes d'administrateurs, pour persuader qu'il a très-peu à gagner, alors même qu'il exige davantage; il se plaint de la nécessité de partager clandestinement ses gains avec tels et tels individus prévaricateurs, et par conséquent de diminuer l'humble rétribution du matelot qui, par son inscription au grand livre, ayant déjà perdu pour les années cinq, six et sept, quarante pour 100 sur sa créance nominale, supportant les frais de timbre et de contrat, partageant ceux d'un transfert général dont on ne peut se passer, à l'effet de réunir un assez grand nombre de petites sommes

qui forment au moins celle de seize cent soixante-six livres admise à l'inscription, touche à peine la cinquième partie des fonds qui lui furent autrefois promis pour son salaire, ou le tiers de ceux que lui réservait le gouvernement actuel.

Eh ! qu'a-ton fait pour sauver le matelot des manœuvres obscures de l'agiotage? Le ministre prévient les ports qu'il est informé de ces menées odieuses. Il invite les marins à charger de leur procuration, à Paris, des amis ou des personnes qui méritent toute confiance. Des amis ! l'infortune en a-t-elle ? et les services gratuits sont-ils si communs qu'on doive s'attendre à trouver parmi les hommes même les plus dignes de confiance un entier désintéressement? Quelles relations peut-on d'ailleurs supposer qu'ait le matelot avec la capitale? Telle fut souvent, et sans qu'il pût en être autrement, dans cette partie, l'action personnelle du ministre. Le mal est sans remède dans l'état actuel des choses, puisque les talents du ministre y ont échoué. Chaque bureau du ministère cependant se mêle isolément des classes, comme les bureaux particuliers de ce détail s'immiscent dans toute autre partie de l'administration maritime. De simples chefs de division des bureaux correspondent en leur propre nom, sans l'attache du ministre, avec les quartiers maritimes, et donnent des ordres à l'armée. (*) Le marin souffre des erreurs, de la mésintelligence des commis, quelquefois de leur insouciance.

Est-il au moins dédommagé en espérances? Il

(*) *Voyez* dans le Recueil imprimé des actes relatifs à l'inscription maritime, la circulaire du chef de la 4e. division du ministère de la Marine, aux Préfets Maritimes, en date du 29 vendémiaire, an 10; autre du 27 brumaire, an 10; autre du 17 frimaire, même année, etc. etc.

devrait peut-être compter sur le trésor des Invalides. Ce trésor, formé par une foule de petites recettes très-compliquées, se dérobe aux regards d'une multitude d'individus qui sans cesse l'alimentent, et qui sont directement intéressés à son administration. C'est la caisse dont les profanes comme nous sauraient le moins vérifier la situation; mais on a cru que la caisse des Invalides et celle des marins, ayant toujours été, jusqu'à présent, à la disposition du même chef de division, la facilité de cacher une partie de l'emploi de la première, pouvait être un motif de la grossir souvent aux dépens de l'autre; de sacrifier ainsi les marins en activité de service aux marins qu'un long service avait réduits au repos; et ceux-ci ont été plus d'une fois immolés eux-mêmes aux administrateurs du ministère ou aux protégés des ministres. Cet abus précéda la révolution. On accordait aux employés des bureaux de fréquentes gratifications sur les fonds des Invalides; on dotait leurs filles, on mariait leurs fils de ces deniers; et le prix du sang des marins acquittait l'encre du commis. Ce n'est plus au profit de quelques particuliers que sont lésés les intérêts de l'Invalide; mais on lui fait payer de ses épargnes, à la décharge du trésor-public, le bureau des pensions qui fait partie de la première division du ministère; celui des classes, qui appartient à la cinquième division, le conseil des prises, le bureau des prisonniers de guerre. A ses frais sont toutes les impressions relatives à la quatrième division, dont les bureaux des Invalides forment la plus faible portion, les arrêtés consulaires, lois, circulaires, ordonnances, qui ont rapport aux matelots en service ou retirés; même les actes qui leur ap-

prennent des réductions de salaire. Vainement la loi du 10 mai 1791 considère-t-elle le résultat des retenues effectuées sur le traitement du matelot, comme ne pouvant être aliéné; vainement n'admet-elle que le paiement du bureau ministériel des Invalides parmi des dépenses à la charge de ceux-ci, le ministère s'est fait de leur caisse une ressource, tantôt pour des besoins dont il peut seul juger, tantôt pour une dispensation de faveurs qu'autorisent, jusqu'à certain point, les lois relatives à l'administration du trésor des Invalides. Nous rangerons parmi les graces de cette dernière espèce l'impression du *Voyage de la Peyrouse*, au profit de la veuve de ce navigateur, aux dépens des Invalides; et l'impression du Code indigeste des Prises, au bénéfice du compilateur, à la charge de la même caisse : mais lorsqu'on prend sur ces deniers de quoi subvenir à des dépenses fortuites, ou réparer un *déficit* dans le salaire des bureaux, nous pouvons soupçonner que le gouvernement est doublement déçu dans ses espérances, en ce qu'il avait peut-être fait des fonds suffisants pour chaque partie du service, et qu'il comptait sur la prochaine prospérité des classes, liée de plusieurs manières à l'heureux sort des Invalides. (*)

Il suit de-là, que l'administration des classes, bien ordonnée par le conseil d'Etat, s'entache de plus d'un vice au ministère. On n'y remédiera qu'en instituant un comité présidé par un officier général de la marine, et composé d'ailleurs de militaires et d'officiers civils qui sachent opposer de justes représentations aux erreurs de

(*) Le ministère a fait légitimer ses dispositions. Il s'est mis en règle, rien de plus facile.

l'autorité, et balancer du poids de leur réputation méritée, la faveur momentanée des novateurs. Nous ne demandons pas d'innovation, puisque le comité dont nous réclamons l'établissement exista presque toujours sous la direction d'un officier supérieur, inspecteur-général, intendant-général ou contrôleur-général des classes; les dénominations n'y font rien. BERRYER lui-même, tout BERRYER qu'il était, ce ministre qui fit mettre en vente les canons, les agrès, les approvisionnements des ports, en disant qu'on n'avait plus besoin de ces choses-là, depuis que la France avait perdu ses vaisseaux, BERRYER sentit du moins l'importance des classes. Les officiers d'arrondissement maritime correspondaient alors directement avec un conseiller d'état chargé de cette partie du service. « Avec de l'argent » nous aurons des vaisseaux, disait au roi un » autre ministre; mais irons-nous en mer sans » matelots? » Ils oubliaient que sans avoir des vaisseaux de guerre, on n'a pas de grands officiers de vaisseau; mais du moins n'ignoraient-ils pas que les classes sont le premier moyen et la dernière ressource de notre marine.

Les ministres cependant redoutaient l'influence que ne pourraient manquer d'avoir, par des talents et l'ascendant de la vérité, les officiers supérieurs que le gouvernement aurait, sous quelques rapports, associés au ministère. L'inspecteur n'eut que des fonctions insuffisantes; on éloigna les militaires, de l'administration ministérielle; on s'empressa de satisfaire l'intérêt personnel, en accordant de l'emploi dans les classes à quiconque d'entr'eux voulut demander, avec quelqu'espèce de titre, d'y être placé. Ainsi naquit l'ordonnance de 1784, qui institua deux officiers dans chaque

arrondissement des classes, et leur distribua tout ce qui concerne les levées, les réclamations, la dépense, la recette et la comptabilité des deniers. Les matelots qui, aux termes de la lettre du ministre de la marine, en date du 23 germinal an 9, au préfet du département de la Seine, ne sont sous la surveillance des agents de la marine que pour ce qui appartient au service maritime, soit de l'Etat, soit du commerce, étaient obligés, comme marins, de reconnaître deux chefs, l'un civil, l'autre militaire; la discipline périssait, alors que le matelot dont l'officier civil s'emparait au nom du commerce, et que l'officier militaire réclamait pour l'armée, éludait avec impunité d'obéir. Flottant entre deux autorités rivales, il obtenait aisément la faveur de l'officier à qui il semblait donner quelque préférence. On augmentait le nombre des fonctionnaires; on ajoutait aux écritures, que cherche à réduire toute administration judicieuse, et d'un surcroît de dépenses résultait une diminution de produits.

Il en est autrement de nos jours. Un arrêté en date du 7 floréal an 10, borne à une inspection temporaire l'action du corps militaire sur l'administration des classes; et cette disposition qui limite l'exercice des six inspecteurs militaires était impérativement déterminée par la nature de leurs fonctions, puisqu'ils n'ont qu'une autorité de délégation secondaire dans les ports, sans aucune influence dans l'administration ministérielle, et que leur mandat est seulement de rendre compte au ministre ou à ses bureaux de qui ils tiennent leurs pouvoirs. Si l'on eût fait de ces inspections des places de retraite et inamovibles, les inspecteurs eussent, par la suite, été exposés à différentes séductions; ils au-

raient pu céder aux considérations de parenté, de clientelle, de bon voisinage : ils ne sont, dans l'ordre actuel, ni adversaires ni complices de l'officier civil; et supposé que celui-ci accordât, sans motifs valables, des dispenses de service aux marins, cette faiblesse de caractère ou ce crime de la cupidité serait bientôt reconnu. L'inspecteur doit encore constater, dans l'arrondissement qui lui est assigné, le nombre et les divers grades de matelots que peuvent y trouver l'Etat et le commerce; les différentes mutations, le temps et l'espèce de service, les droits enfin de chacun. Il fera valoir les titres du marin et justifiera la double confiance du gouvernement et des derniers subalternes. Ses fonctions se sont étendues plus loin, lorsqu'il s'agissait, dans les derniers temps de la guerre, de lever des matelots. L'inspection rentre aujourd'hui dans ses limites naturelles et n'en est pas moins difficile. Comment retrouver les traces de tant d'hommes de mer que la guerre a dipersés, recueillir des lumières sur chacun d'eux, connaître l'époque à laquelle ils sont partis, les bâtiments de guerre ou de commerce qui les emploient, et le temps présumé du retour; établir un ordre de service qui prête peu à l'arbitraire; former enfin des rôles qui apprennent au gouvernement toutes ses facultés en ce point, et à l'administration, les moyens de procéder avec justice aux levées, ainsi qu'à la distribution des secours promis aux familles de nos matelots ? Ces devoirs sont peu aisés; ils exigent activité, connaissances locales, intelligence, et surtout expérience du travail le moins brillant et le plus difficile.

Cependant la seconde année s'écoule depuis que les inspecteurs militaires ne se sont pas acquittés

du service qui leur était prescrit. A leur défaut, on a été obligé, contre la teneur de l'arrêté du 7 floréal an 10, de charger d'une partie de leurs fonctions les inspecteurs civils des ports; et plusieurs de ces derniers ont abusé d'une attribution mal déterminée. L'un d'entr'eux, mettant à l'écart la loi du 3 brumaire an 4, s'est permis, n'aguère, de faire des avancements; il a élevé tous les novices de la Loire à l'état de matelots. Il est à croire qu'on n'a pas voulu suppléer aux inspecteurs militaires dans leurs devoirs les plus essentiels. Le matelot revenu sous son toît les y appelle. Le préfet maritime de Brest et l'inspecteur de la marine en ce même port, les premiers officiers civils et militaires de Lorient, de Nantes, de Rochefort, de Toulon et du Hâvre, demandent qu'on opère un recensement d'autant plus intéressant que nous perdons chaque jour des marins, pour n'avoir pas, depuis la paix, renouvelé les états, et que le gouvernement ne peut savoir ni quelle proportion est à établir entre ses ressources et les dépenses productives à faire pour l'armée navale, ni quelle conduite la force de cette armée autorise au-dehors.

Quels obstacles s'opposent donc à l'inspection des classes? Nous ne croyons nullement que les solliciteurs de places, divisés d'intérêt ou réunis, fussent un motif d'hésitation de la part du ministre, et suspendissent d'un seul instant ses déterminations à ce sujet. Nous ne croyons pas qu'on veuille nommer à l'emploi d'inspecteur particulier tel ou tel officier général à récompenser ou à éloigner. La nature même de ces emplois les destine à des hommes qu'ils doivent honorer; et puisque le zèle constant, le travail assidu peuvent seuls donner à ces fonctions de l'intérêt, et leur attribuent

plus

plus de lustre qu'elles n'en retirent du grade militaire de celui qui les remplit, les officiers généraux, par le rang même qu'ils occupent, ont cessé d'y être propres. Qu'un général de cavalerie ou d'infanterie passe la revue des troupes, rien en cela que de convenable. On l'institue juge de la discipline, de la tenue, de l'adresse et de l'esprit des légions. L'inspection des classes a un tout autre objet. Ce général, appelé à gagner des batailles navales, voudra-t-il s'appesantir sur de longs registres, s'assujettir à des recherches minutieuses, donner son temps à d'arides calculs, à un travail sans éclat? Osons dire que des hommes à qui une haute ambition est permise, veulent en général retirer du bien qu'ils font un intérêt de gloire. Il faut en gémir peut-être ; mais si telle est l'infirmité de notre nature, l'homme d'état peut-il ne pas y avoir égard? Si l'on adopte surtout le systême récemment mis au jour, de réduire à trois grandes inspections, au lieu de six, les emplois de cette espèce, nous ne verrons pas, quoi qu'on en ait dit, choisir pour ce travail les individus qui, selon les présomptions les moins hasardées, pourraient ou voudraient le moins y donner leurs soins. Est-ce d'ailleurs avant d'avoir reconnu aucun vice à une forme de service toute nouvelle, puisqu'elle ne date que de trois ans, qu'on devait en proposer une autre?

Quoi qu'il en soit, nous conclurons des faits articulés plus haut, que les classes dont l'organisation a été fortement conçue, les classes que favorise le systême commercial embrassé par le gouvernement, ont sans cesse à gémir des distractions ministérielles. L'extrême versatilité de l'administration supérieure de la marine, ses fâcheuses vacillations pourraient un jour tromper le vœu

du premier magistrat. Si de ces hauteurs nous descendons dans les ports, nous trouverons à faire peu d'observations critiques du même genre. Les agens subalternes employés aux classes abusent peu de leur pouvoir. C'est en mer qu'on ruine le trésor public, par l'avancement trop rapide du matelot. Mais pour arrêter cet excès, de quoi s'agit-il au fond ? d'empêcher qu'aucun avancement n'ait lieu sans l'acquiescement, non pas, comme aujourd'hui, d'un simple commissaire du bureau des armements, mais d'un conseil de marine composé d'hommes choisis dans les corps civils et militaires; et pour cela il ne faut que tenir la main à l'éxécution de la loi du 3 brumaire an 4. Quant aux abus du ministère, ils sont moins faciles à réformer. Les ministres, ou égarés ou maîtrisés, ne voient guère les classes que par l'intermédiaire de quelques commis peu en état de juger des sollicitudes et des peines de l'officier, des fatigues du matelot. Un comité des classes que présiderait un officier général, serait sévère avec justice, bienfaisant avec discernement. D'autres parties du ministère réclament une semblable institution. Des comités (1), ou une amirauté; voilà le cri des marins, le *Delenda est Carthago*. Qui donc aujourd'hui connaît assez bien, dans la vaste administration maritime, le détail des parties principales, le résultat des autres, la relation que chacune doit avoir avec le tout, pour se passer des secours d'un assez grand nombre d'hommes éclairés? Et cependant aucune responsabilité morale ne rassure l'Etat sur le compte de ceux-ci, que trop souvent un ministre appelle auprès de lui pour applaudir des travers! Qui donc, raccordant toutes les parties administratives à un systême

général, nous rendra des facultés dont se sont emparés nos voisins, et qu'il est très-difficile de recouvrer, après les avoir perdues? Ce ne sera jamais un ministre isolé parmi des commis. Cette tâche est au-dessus de ses forces, et ces devoirs sont trop importants, pour qu'on ne remette pas à une réunion de grands fonctionnaires, revêtus d'autorité, une administration dont ils saisiront l'ensemble dans des communications mutuelles, et qui pourra un jour affermir dans nos mains le sceptre du continent, en nous donnant les moyens de disputer l'empire des mers.

Comment méconnaîtrions-nous les effets de la prépondérance maritime? Nos rivaux ont trop prouvé son heureuse influence sur le sort de la nation qui se l'est assurée. Leur systême de l'administration de la marine avait préparé leur gloire, aussi brillante qu'elle leur est utile. Ils sont maîtres de l'Indostan ; ils dominent aux Antilles; ils ont ourdi une vaste trame, et semblent vouloir y envelopper l'Afrique, l'Europe et l'Asie. Les Français sont persuadés qu'un seul instant suffit pour la briser et en détruire l'artisan. Une nuit peut amener la ruine de l'empire britannique ; et notre audace s'en est promis un beau laurier: peut-être une fois suppléerait-on à de nombreux matelots par une élite de soldats. Mais une chance de faveur dans les hasards de la guerre balance-t-elle les avantages que donne à notre ennemi une longue prévoyance? La force du royaume-uni consiste dans la marine qui favorise les échanges, même celui de l'or contre de nombreuses armées ; et ces échanges, la guerre même donne aux Anglais l'assurance de les multiplier. Ils n'ont alors plus de concur-

rents; le travail augmente; l'impôt s'accroît; le plus faible des deux belligérants perd son commerce; le plus fort s'en saisit; et, riche de sa proie, plus riche encore du dénuement des ennemis, il devient puissant par une multitude de matelots. Nous perdîmes les nôtres dans l'interruption de notre commerce, et il est trop peu considérable encore pour nous les rendre. Suivons donc une marche différente; ayons des matelots, pour former de nouvelles relations commerciales. Le moyen le moins couteux et qui va le plus directement au but, est sans doute celui que nous avons proposé. Le sacrifice annuel de quatre ou cinq millions pendant quelques années, de l'harmonie dans l'administration, de l'ordre dans l'emploi des deniers appartenants aux Invalides et des fonds de la caisse des gens de mer : nous verrons redoubler l'ardeur de nos marins qui, certains de trouver dans leur travail une subsistance aisée, pourront encore compter sur des secours dans leur vieillesse. La France alors avancera plus rapidement vers son apogée. Des soldats ont étendu nos frontières; ils défendent nos bords en Europe; des matelots enrichiront l'Etat et défendront nos colonies dans les deux Indes. Nous avons vaincu par le fer; que l'or, à son tour, nous fasse triompher! La balance du pouvoir entre les puissances Européennes va dépendre de la balance du commerce qui, multipliant pour la nation favorisée les relations de toutes sortes, lui donne plus d'alliés, une influence plus grande parmi les nations neutres, plus de puissance contre les ennemis, sous les rapports de finance et même d'esprit national. La multitude de matelots sera pour nous, comme elle est pour nos voisins, le principal gage de

succès en tous genres. Elle influe sur toutes les parties qui constituent la politique intérieure : esprit public, lois, mœurs, population, agriculture, commerce, revenus de la nation, dépenses du gouvernement; elle féconde toutes les ressources; elle en accroît le résultat; et c'est de ce résultat que la politique extérieure tire son système, le gouvernement ses moyens, l'Etat sa considération. Que les faveurs du gouvernement et la faveur publique s'attachent donc à la marine, c'est-à-dire, aux classes; nous ajouterons ainsi à nos richesses durant la paix; nous nous assurerons de les conserver pendant la guerre ou de prévenir les hostilités, en déployant un appareil de forces qui consistent dans le nombre, la discipline et l'expérience de nos matelots.

NOTE de la page 34.

(1) Le Citoyen CHAPTAL, dont l'avénement au ministère fut applaudi de quiconque savait apprécier les grands talents, a formé autour de lui des comités de commerce, d'agriculture, etc., où des hommes d'un mérite reconnu coopèrent, sous ses ordres, à l'administration de l'intérieur et à celle du commerce extérieur. Le journal de Statistique et plusieurs autres prospèrent sous la protection spéciale de ce ministre. Ils donnent des lumières qu'il importait de rendre communes, et qui chaque jour sont plus utiles, par cela que les administrés apprennent à seconder les administrateurs. On dira du Cit. CHAPTAL ce que M. THOMAS a dit de SULLY : « Il avait trop de génie, pour n'avoir pas » recours à celui des autres. »

Peu de ministres de la marine ont goûté cette méthode.

Ils semblaient ignorer que le premier titre à l'estime consiste, pour un ministre, dans un heureux choix de coopérateurs subalternes, et ils n'ont voulu voir en ceux-ci que des rivaux de gloire ou de fortune. L'institution d'une amirauté en France préviendrait ce grave inconvénient, entre mille autres. Des commis, toujours menacés d'être destitués, administrent nécessairement avec tiédeur, dégoût et cette espèce d'égoïsme qu'ils appellent prudence. Ils n'administreraient plus; mais, employés dans les bureaux de la marine, et certains que l'erreur ou le caprice ne leur ferait pas perdre le prix de leurs travaux, ils cesseraient d'avoir cette crainte de déplaire, qui n'est pas toujours la crainte de mal faire. Le projet d'une amirauté, ou du moins de la formation de comités administratifs, composés d'officiers militaires et d'officiers civils, plaira sans doute au ministre actuel de la marine, doué d'un grand sens et d'une ame généreuse. L'administration de l'armée navale ne serait plus étrangère aux sciences de la navigation et de la guerre maritime. Combien s'est-on, à ce sujet, éloigné des idées saines! L'historiographe de la marine n'est autre que l'éditeur et imprimeur de la liste des officiers civils ou militaires; ouvrage plein de vérités, mais qui, sans doute, répand des connaissances plus positives qu'importantes. Ne faisons pas ici de rapprochements. Il ne s'agit plus d'appliquer des caustiques, pour rappeller la chaleur dans des membres du corps politique, depuis longtemps paralysés. Le héros qui gouverne aujourd'hui la France saura bien leur donner une nouvelle vie. Il nous a familiarisés avec les prodiges :

OMNIA NUNC FIUNT, FIERI QUÆ POSSE NEGABAM.

= Ludovicus = Prévost =

De l'Imprimerie de CORDIER, rue Favart, N°. 422.

Lacroix, capitaine de vaisseau





